

PREFEITURA MUNICIPAL DE AMERICANA

**PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA
DOCUMENTO III – DIRETRIZES**

AMERICANA

2023

PREFEITURA DE AMERICANA

Francisco Antônio Sardelli
Prefeito de Americana

Odir João Demarchi
Vice-Prefeito de Americana

Diego de Barros Guidolin
Secretário Municipal de Planejamento

Câmara De Vereadores
Vereadores – 18ª Legislatura de 2021 a 2024

Carlos Alexandre Vianna Soares
Clemente Alves Dos Santos Neto
Daniel Martins Cardoso
Fernando Moreno Rugani
Gualter De Almeida Amado
José Marcos Caetano Pinto
Juliana Soares Do Nascimento
Leonora Da Silva Périco
Lucas Leoncine
Luiz Carlos Cezaretto
Marschelo Rodrigo Marin Meche
Miguel Carlos Pires
Nathália Giuliani De Camargo
Paulo Eduardo Dias Junior
Sílvio Dourado Da Silva
Thiago Luís De Oliveira Brochi
Thiago Rodrigo Martins
Vagner Aparecido Malheiros
Wagner Willian Rovina

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO TÉCNICA

COMITÊ TÉCNICO DE ELABORAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

Constituído através do contrato entre Senac Americana e Prefeitura Municipal de Americana, formado por representantes indicados pelo Poder Público e pela Sociedade Civil Organizada, tendo como atribuição a condução de todas as etapas necessárias para a conclusão do referido plano, formado pelos seguintes participantes:

Poder Público

Adelmo Passos de Oliveira
Antônio Candido De Nadai
Daniela Luchiari
Elisabete Aparecida Favaretto Bonin
Franco Júlio Felipe
José Nilton de Oliveira Filho
Marco Antônio Alves Jorge
Maria Aparecida Martins Feliciano
Perci Moreira
Rosa Figueroba Raimundo
Wilson Aparecido dos Santos

Representantes da Sociedade Civil Organizada

Daniel Luiz Franzin Bassette
Heliton Escorpeli
Lenita Secco Brandão
Victor Hugo Augusto da Silva
Rachel Rodrigues Barboza Pessoa

Equipe de Capacitação - Senac Americana

Cauana Lemes Conde Nandin

Livia Lemes Fonseca

Paulo Henrique Barbosa

Fernando de Figueiredo

Assessoria Externa

Citatis Engenharia

AMERICANA ABRIL DE 2023

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Índice de Envelhecimento da População	12
Figura 2 - Pirâmide de modais de transporte	13
Figura 3 - Ilustração do mesmo espaço ocupado por diferentes modais de transporte.	14
Figura 4 - 8 Princípios da Calçada – Construindo Calçadas Mais Ativas	20
Figura 5 - Travessia na Av. Antônio Pinto Duarte com guia alta no canteiro central próximo à Rodoviária Municipal	22
Figura 6 - Travessia adequada na Av. Antonio Pinto Duarte no canteiro central próximo à Rodoviária Municipal	22
Figura 7 - Exemplo de parklet - situação antes e depois da implantação	23
Figura 8 - Exemplo de parklet à Rua Oscar Freire, 450 – São Paulo.....	23
Figura 9 - Simulação de transposição da linha férrea	24
Figura 10 - Simulação de transposição da linha férrea	24
Figura 11 - Exemplos de Ilhas de refúgio em avenidas.....	25
Figura 12 - Exemplos de extensões de calçadas	26
Figura 13 - Tipos de travessias	26
Figura 14 - Tipos de travessia	27
Figura 15 - Exemplo de deslocamento temporário de pedestres sobre o leito viário com proteção física Fonte: 8 Princípios da Calçada – Construindo Cidades Mais Ativas – WRI Brasil.....	28
Figura 16 - Relação Velocidade x Distância para parada ²	28
Figura 17 - Relação de Risco de Morte x Velocidade de Impacto Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative	29
Figura 18 - Simulação de transposição da linha férrea	32
Figura 19 - Rampas embutidas para acesso de bicicletas em escadas.....	32
Figura 20 - Ferrovia desativada Piracicaba / Nova Odessa	33
Figura 21 - Localização do imóvel na Rua Rio Claro	34
Figura 22 - Vista da Rua Rio Claro.....	34
Figura 23 - Vista da linha férrea desativada - Rua Rio Claro	35
Figura 24 - Vista da linha férrea desativada - Rua Rio Claro	35

Figura 25 - Vista da linha férrea desativada - Rua Rio Claro	35
Figura 26 - Passagem sob linha férrea desativada - Vista da Rua Rio Claro....	36
Figura 27 - Linha férrea ao lado do Mercado Municipal	36
Figura 28 - Proposta de ciclovia paralela à linha férrea	37
Figura 29 - Radial Leste em São Paulo – Exemplo de ciclovia paralela à estrada de ferro	37
Figura 30 - Projeto de ciclovia paralela aos trilhos no município de Marília (SP)	38
Figura 31 - Ciclovia dos trilhos em Santa Bárbara d'Oeste sobre o ramal ferroviário desativado	39
Figura 32 - Ciclovia dos trilhos em Santa Bárbara d'Oeste sobre o ramal ferroviário desativado	39
Figura 33 - O Terminal Rodoviário de Americana foi inaugurado em 1.988 e denominado “Francisco Luiz Bendilatti” pela Lei 4.663 de 25/06/2008.	47

SUMÁRIO

SUMÁRIO	8
1. Introdução.....	10
1.1. Princípios	14
1.2. Diretrizes	15
1.3. Objetivos	16
2. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO	17
2.1. Transporte a pé.....	17
2.1.1. Diretrizes de curto prazo de transporte a pé	19
2.1.2. Diretrizes a médio prazo para o transporte a Pé	25
2.1.3. Diretrizes a longo prazo para o transporte a pé	29
2.2. Transporte Ciclovário	30
2.2.1. Diretrizes a curto prazo de transporte ciclovário.....	31
2.2.2. Diretrizes a médio prazo de transporte ciclovário.....	38
2.2.3. Diretrizes a longo prazo de transporte ciclovário.....	40
3. TRANSPORTE MOTORIZADO	40
3.1. Transporte semipúblico	40
3.1.1. Metas a curto prazo para transporte semipúblico.....	40
3.1.2. Metas a médio prazo do transporte semipúblico	41
3.2. TRANSPORTE COLETIVO.....	42
3.2.1. Diretrizes a curto prazo do transporte coletivo	44
3.2.2. Diretrizes a médio prazo do transporte coletivo	45
3.3. Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti	47
3.3.1. Diretrizes a curto prazo	47
3.3.2. Diretrizes a médio prazo.....	48
3.3.3. Diretrizes a longo prazo.....	48

3.4.	TRÁFEGO.....	48
3.4.1.	Diretrizes de tráfego a curto prazo	49
3.4.2.	Diretrizes de tráfego a médio prazo.....	50
3.4.3.	Diretrizes de tráfego a longo prazo	51
3.5.	TRANSPORTE DE CARGA.....	52
3.5.1.	Diretrizes do Transporte de Carga a Curto Prazo	52
3.5.2.	Diretrizes do Transporte de Cargas a Médio Prazo	52
3.6.	Segurança Viária.....	53
3.6.1.	Diretrizes de segurança viária a curto prazo	53
3.6.2.	Diretrizes de segurança viária a médio prazo	54
4.	DIRETRIZES PARA OUTROS TIPOS DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO	54
4.1.	Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros ...	54
4.2.	Transporte Hidroviário na Represa do Salto Grande	56
4.3.	Transporte Aéreo	56
4.4.	Transporte Ferroviário.....	56
5.	SÍNTESE GERAL	57
6.	GLOSSÁRIO.....	70

1. Introdução

A mobilidade urbana é um tema crucial para garantir o direito constitucional à cidade, bem como para promover o desenvolvimento sustentável, a qualidade de vida e a equidade social.

A Constituição Federal, em seu artigo 182, estabelece que o plano diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. O Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001), por sua vez, estabelece que os municípios com mais de 20 mil habitantes devem elaborar um plano diretor e, em seu artigo 41, determina que o plano diretor deve contemplar o planejamento da mobilidade urbana.

Além disso, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) estabelece os princípios, diretrizes e instrumentos para a promoção da mobilidade urbana sustentável em todo o território nacional, com o objetivo de garantir o direito à cidade e à acessibilidade universal e também determina que todos os municípios devem elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Americana (Lei Municipal 6.491/2020), também estabeleceu a necessidade de implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana em seu artigo 20, inciso II. A elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana atende também ao estabelecido na Lei Federal 14.000/2020 que determina em seu inciso 4º parágrafo 1º, que os municípios com até 250.000 habitantes deverão ter implantado seu Plano de Mobilidade até 12 de abril de 2023.

Atendendo ao estabelecido na PNMU e no PDDI, através de um comitê técnico formado por representantes do poder público municipal e da sociedade civil organizada e orientado pelo Serviço Nacional de Comércio – SENAC de Americana, desenvolveu estudos da realidade do nosso município visando a implantação do PMU que transforme a cidade de Americana num município sustentável onde a acessibilidade universal e a mobilidade permitam o exercício pleno da cidadania.

Este documento foi elaborado através de um comitê técnico formado por representantes do poder público municipal e da sociedade civil organizada e orientado pelo Serviço Nacional de Comércio – SENAC de Americana e representa a terceira etapa do desenvolvimento do Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

Esta etapa é a apresentação das diretrizes que permitirão que a cidade de Americana sejam uma cidade justa e sustentável no âmbito da mobilidade urbana, levando em consideração o estudo diagnóstico já realizado em fase anterior de trabalho.

Alguns projetos que contemplam a melhoria da mobilidade urbana já estão em andamento como o projeto de revitalização da área central, que visa a integração com o Marco Zero do município, rota turismo histórico e mobilidade acessível já existente no Terminal Urbano, sua integração com o Mercado Municipal e a transposição da linha férrea que poderá ser objeto de novos projetos urbanísticos na região da Rua Carlos Gomes e integração com Rua Carioba. Implantação de rota acessível interligando também o Centro de Prevenção à Cegueira (CPC). Nosso objetivo com isso é incentivar os trajetos a pé na região central, levando os munícipes a conhecerem e valorizarem o município.

A questão da calçada acessível é uma prioridade não só para pessoas com deficiência, mas também para idosos, tendo em vista o crescente índice de envelhecimento¹ do nosso município, publicado pela Fundação SEADE, conforme gráfico abaixo, garantindo que os trajetos a pé se tornem seguros e confortáveis.

¹ Índice de envelhecimento: Proporção de pessoas de 60 anos e mais por 100 indivíduos de 0 a 14 anos. Adota-se o corte etário da população idosa em 60 anos, de acordo com Rede Interagencial de Informações para a Saúde - RIPSÁ e 25ª Conferência Sanitária Pan-Americana da Organização Pan-Americana da Saúde - OPAS.

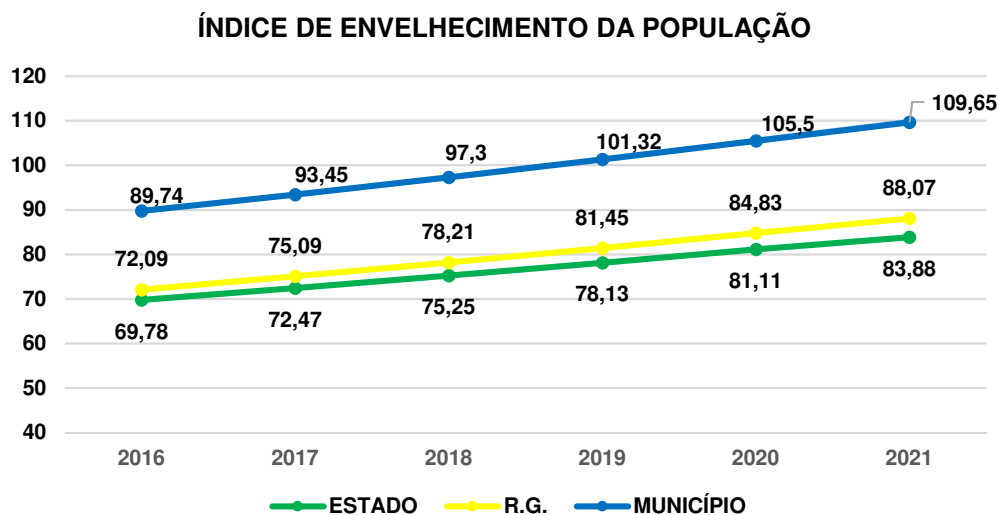


Figura 1 - Índice de Envelhecimento da População
FONTE: SEPLAN

Para o modal da bicicleta, além da implantação de rotas cicláveis, é necessário criar novas ciclovias nas vias arteriais e coletoras, interligando as áreas de planejamento do município e, posteriormente, as cidades vizinhas e a Região Metropolitana de Campinas.

Quanto às diretrizes viárias, é preciso promover maior fluidez e conexão entre as áreas urbanizadas, a região da APAMA (pós-represa) e as áreas em processo de ocupação, obedecendo às diretrizes estabelecidas no processo de aprovação e à legislação vigente. As diretrizes propostas para o transporte coletivo visam reorganizar, otimizar e tornar mais fácil o uso do sistema para os usuários, proporcionando maior conforto e agilidade.

O Plano de Mobilidade Urbana de Americana deve respeitar o princípio de promover deslocamentos seguros, confortáveis e rápidos em todo o território municipal, garantindo o acesso de toda a população aos serviços, infraestrutura e lazer na cidade. É fundamental fomentar o respeito mútuo entre todos os envolvidos nos deslocamentos, promovendo empatia para alcançar mudanças positivas de comportamento entre os cidadãos. É essencial priorizar e incentivar a Mobilidade Ativa, que é toda locomoção realizada a pé, de bicicleta ou por outro meio à propulsão humana. Isso é indispensável para construir uma cidade para

as pessoas, beneficiando todos os habitantes e o meio ambiente, com a redução das emissões de carbono.

A pirâmide com os modais de transporte ilustra as prioridades a serem estabelecidas a partir do plano de mobilidade, e a integração intermodal deve estar presente em todas as ações com o objetivo de conectar todos em todo o espaço do território municipal. A mobilidade com qualidade irá garantir um município acessível a todos e propiciar uma cidade inclusiva, integrada, equitativa e democrática.

Com objetivo de colocarmos as pessoas em primeiro lugar ao projetar as ruas, adotaremos a seguinte Pirâmide de Prioridade dos Modais de Transporte:

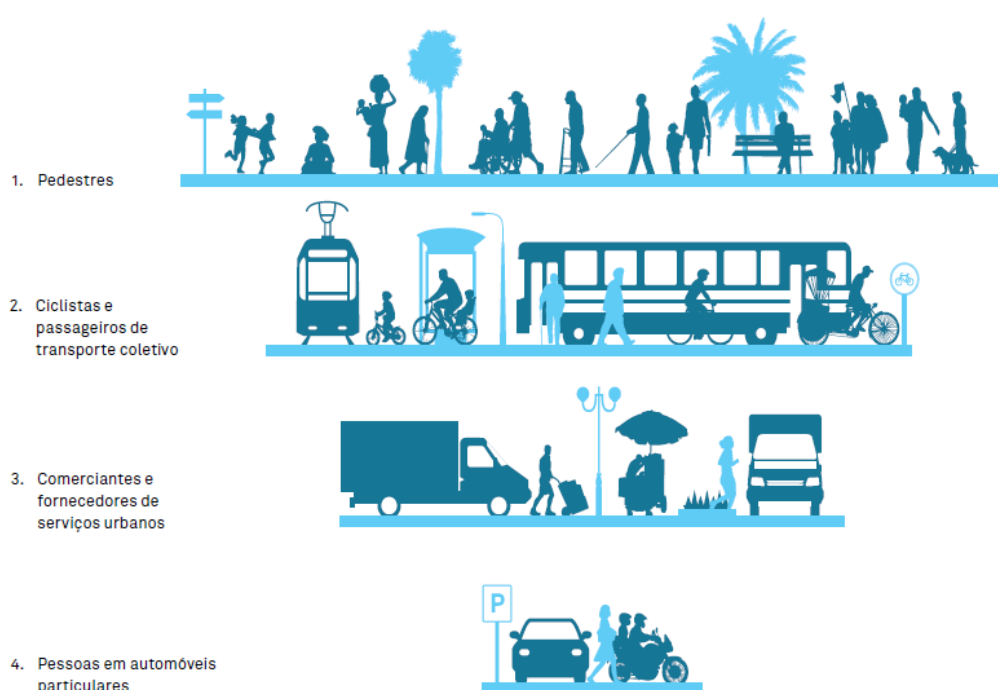


Figura 2 - Pirâmide de modais de transporte

Fonte: Guia global de desenho de ruas – Nacto/ Global Designing Cities Initiative

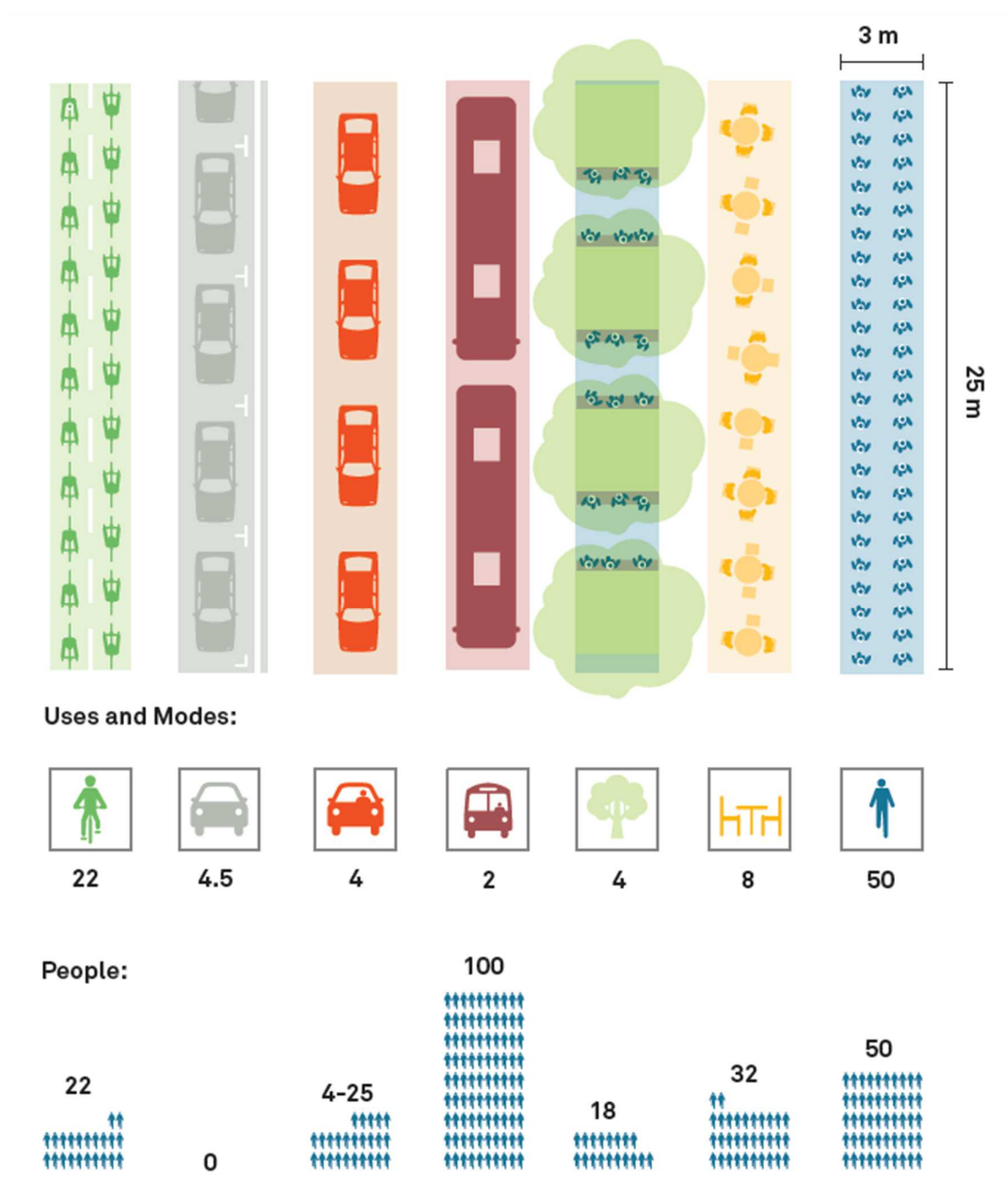


Figura 3 - Ilustração do mesmo espaço ocupado por diferentes modais de transporte.

Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

1.1. Princípios

São princípios que norteiam a elaboração o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Americana:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável do município, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

1.2. Diretrizes

- Criação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Trânsito;
- Oficialização das zonas de tráfego como zonas oficiais de análise da Mobilidade Urbana e Transporte;
- Integração com os demais planos de desenvolvimento urbano respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito municipal;
- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, através da ampliação e uso eficaz da infraestrutura existente;
- Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

- Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- Incentivo ao desenvolvimento econômico local;
- Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;
- Garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço; e
- Garantia de interligação eficiente entre as áreas de planejamento e entre os loteamentos já implantados e futuros empreendimentos imobiliários;

1.3. Objetivos

Os nossos principais objetivos com a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana é estabelecer mecanismos para:

- Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;
- Fomentar a economia local; reduzir a emissão de poluentes atmosféricos;
- Reduzir o número de acidentes de trânsito; e
- Considerar o sistema viário municipal como um todo, de forma a indicar fluxos otimizados para o transporte de cargas e do transporte coletivo, na busca da redução de impacto social e ambiental sobre a malha viária.

2. TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

2.1. Transporte a pé

“O caminhar é o meio de deslocação mais primitivo, instintivo, democrático e inclusivo do ser humano. Andar a pé não prejudica o ambiente e contribui para reduzir a poluição causada pelo tráfego de automóveis. Para as cidades, o fluxo de pessoas pelas suas calçadas e ruas, assim como as interações proporcionadas por esta circulação reforça a equidade e cidadania das comunidades e estimula a economia local. Ainda assim é o meio de deslocação mais menosprezado tanto pela população como pelas administrações públicas quando se trata de políticas de mobilidade urbana. Caminhar pela cidade é direito de todos e deveria ser acessível a todos. Entretanto, este direito tem sido suprimido pela destinação excessiva dos espaços públicos aos automóveis, formal e informalmente, e, com isso, os principais prejudicados são o peão e o hábito de caminhar. Mas também a cidade perde, e perde o que lhe é mais precioso: a vitalidade humana que ela precisa para existir”. (SILVA,2018)

A mobilidade, está fortemente ligada com a eficácia e a eficiência das deslocações. Apesar de uma oferta aparentemente eficaz de mobilidade, como é o caso das vias de tráfego motorizado que cortam a maioria das zonas urbanas e que oferecem ligações rápidas entre dois pontos afastados da área urbana para quem utiliza transporte motorizado, não é a alternativa mais sustentável de mobilidade, pois não oferece eficiência, por exemplo, no uso de recursos, na otimização do espaço urbano para a toda a população, ou na emissão de poluição atmosférica.

A acessibilidade é uma característica do espaço, é a qualificação desta ligação entre os bens, pessoas e atividades da zona avaliada. A acessibilidade está profundamente relacionada ao conceito de mobilidade, por ser uma medida da mobilidade existente entre origem e destinos, do mesmo modo que a interação entre a oferta e a procura de transportes promove a mobilidade. Portanto, a oferta de acessibilidade deve ser uma das premissas do planejamento urbano e do sistema de transportes para a inclusão e desenvolvimento social da sociedade.

Os deslocamentos a pé, sem recorrer a um veículo motorizado e realizada por vias cuja prioridade ou exclusividade é do pedestre, estão presentes

invariavelmente em todas nossas deslocações, ainda que somente para acesso a outros meios de transporte. Com maior ou menor facilidade para andar, todos somos pedestres em algum momento e o caminhar traz benefícios à saúde do indivíduo, da comunidade e da cidade.

Quando as ruas se tornam mais seguras para pedestres, ela se torna mais segura para todos, inclusive ciclistas e condutores; muitas pessoas não podem ou não desejam conduzir automóveis, seja por opção ou por limitações motoras, visuais ou mentais; caminhar é bom para os negócios, pois promove acesso de pedestres ao comércio e aos pontos de interesse da cidade favorece as vendas e pode promover o turismo e o desenvolvimento econômico urbano.

Ao caminhar o indivíduo tem total liberdade e imprevisibilidade de movimento, pois pode optar por modificar a qualquer momento sua velocidade, sua direção e ter a oportunidade de usufruir o espaço público através do caminhar podendo potencializar os contatos sociais e o exercício da cidadania de forma equitativa a toda a sociedade. Caminhar é bom para o ambiente, pois não emite poluição atmosférica, sonora ou nas águas; reduz os congestionamentos e melhora a saúde das pessoas, nomeadamente na perda de sobrepeso, redução da pressão arterial e colesterol, reforça o sistema imunitário, melhora o humor e saúde mental, dentre outros problemas de saúde.

As cidades que não mantem a cultura de valorizar o pedestre perdem sua vitalidade e as atividades econômicas entram em declínio, é preciso ações que integrem a conservação e adequação dos passeios públicos, com a locação dos equipamentos urbanos necessários (iluminação, lixeira, placas indicativas) e a arborização adequada.

Ao implementar no município o conceito de ruas completas, estamos priorizando as pessoas para um transporte ativo, convivência social e valorização da economia local.

A calçada é infraestrutura primordial e sua estrutura deve garantir o caminhar livre, sem obstáculos, em que é possível manter o ritmo e deslocamento constante e fluído. Para isso, o passeio público precisa ter dimensões adequadas, textura antiderrapante, declividade transversal adequada para garantir o caminhar confortável e acessibilidade universal.

No levantamento que fizemos na fase de diagnóstico do Plano de Mobilidade do município de Americana, constatamos que as calçadas em Americana não atendem aos requisitos básicos de acessibilidade e caminhabilidade. Baseado nesses dados estabelecemos para o município de Americana as diretrizes a curto, médio e longo prazo a serem adotadas para que as calçadas sejam um espaço urbano adequado ao deslocamento seguro, eficiente e eficaz proporcionando o pleno exercício de mobilidade dos cidadãos nela presentes.

Podemos observar no município de Americana, estruturas sem largura útil adequada, equipamentos públicos e árvores impedindo a livre circulação, além de escadas e desníveis transversais acentuados com o intuito de servir de rampas de veículos e guias rebaixadas em toda a sua extensão (inclusive nas esquinas), também há locais onde o passeio público é inexistente ou tão danificado que já não serve ao seu propósito.

2.1.1. Diretrizes de curto prazo de transporte a pé

- Garantir a aprovação do código de obras do município para que seja possível estabelecer critérios para construção e regularização de calçadas que atendam ao estabelecido no PDFU e na ABNT NBR 9050;

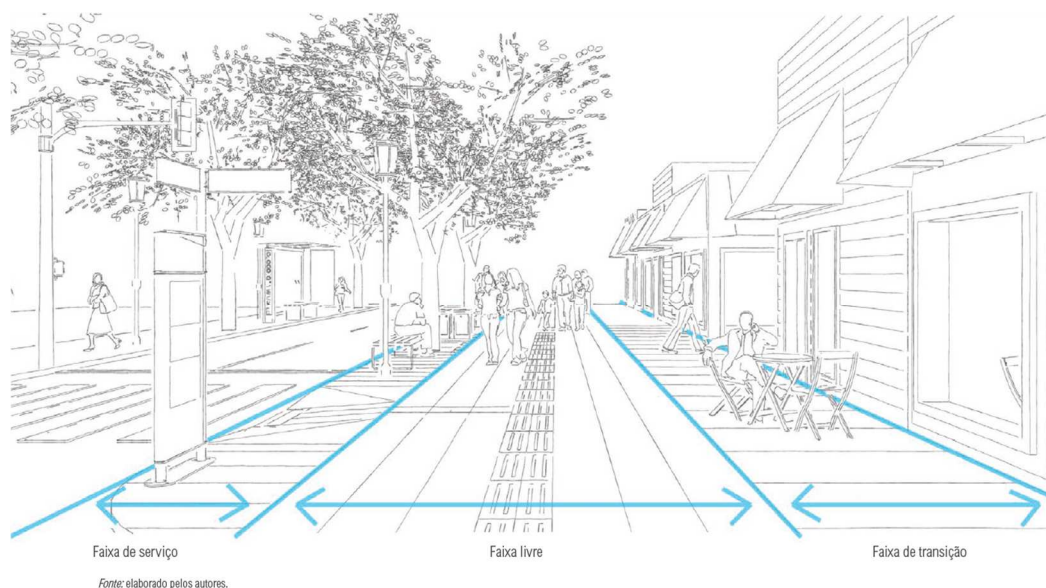


Figura 4 - 8 Princípios da Calçada – Construindo Calçadas Mais Ativas

Fonte: WRI-BRASIL

- Garantir, através do código de obras municipal, que não sejam concedidos “habite-se” e “ Alvará de utilização” para imóveis que não atendam aos requisitos de calçadas determinados na NBR 9050 e código de obras, através do devido treinamento dos responsáveis pela aprovação dos mesmos;
- Garantir nova alteração da Lei Municipal 2.482/1991 em seu Art. 8º § 1º e § 2º para que a construção do passeio público atenda ao código de obras do município e seja coerente com o estabelecido no PDFU;
- Revogar o Decreto 6.871/2006 que regulamenta a padronagem dos revestimentos de calçadas no município com piso intertravado a ser substituído pelo Código de Obras municipal;
- Reconsiderar a as normativas de vagas de estacionamento no PDFU em sua próxima revisão, garantindo o pedestre como prioridade, os conflitos com veículos considerando a Resolução 965/2022 do CONTRAN que veda destinar parte da via pública para estacionamento privativo;
- Garantir a fiscalização da manutenção das calçadas existentes no município tendo como base a Lei Municipal 2.482/1991 e o visando garantir passeios públicos adequados aos cidadãos;

- Estabelecer ações/parcerias para aprimorar a manutenção das calçadas pertencentes ao poder público;
- Fiscalizar os novos empreendimentos que estão sendo instalados no município para que as calçadas e os passeios públicos obedeçam ao estabelecido no PDFU (Lei 6492 art. 19, inciso III § 4º);
- Viabilizar que o poder público municipal faça a manutenção nos passeios públicos no entorno de seus imóveis que tenham edifícios, adequando-os na medida do possível ao estabelecido no PDFU, lei 6492/2020 em seu artigo 19 e na NBR 9050 e suas possíveis alterações;
- Viabilizar a reconstrução e a implantação de rampas acessíveis em todas as calçadas da região central do município, nos pontos destinados à travessia de pedestres de acordo com os padrões estabelecidos no código de obras e ABNT NBR 9050;
- Implantar principalmente na região central e em pontos de maior volume de pedestres do município faixas elevadas para facilitar a circulação do pedestre em conformidade com a Resolução nº 738 de 2018 do CONTRAN;
- Implantar tempo de pedestre em todos os cruzamentos semaforizados no município, com tempo adequado para travessia de pessoas idosas ou com mobilidade reduzida;
- Garantir a passagem em nível de maneira acessível para travessia de pedestres nas vias do município que possuam canteiro central como, por exemplo, a Av. Antônio Pinto Duarte;

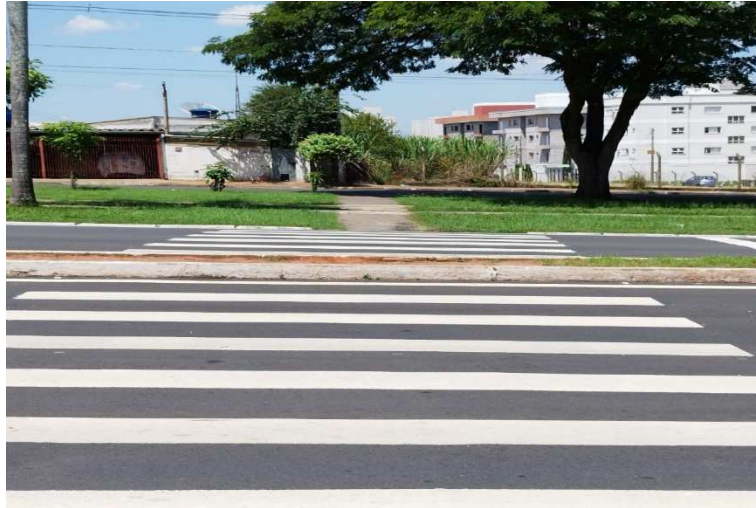


Figura 5 - Travessia na Av. Antônio Pinto Duarte com guia alta no canteiro central próximo à Rodoviária Municipal

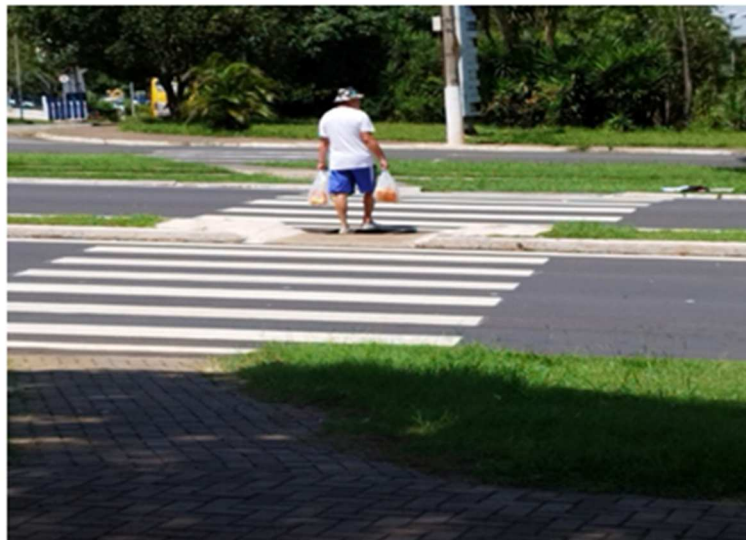


Figura 6 - Travessia adequada na Av. Antonio Pinto Duarte no canteiro central próximo à Rodoviária Municipal

- Incentivar a instalação de “Parklets” na região central do município com o objetivo de proteção ao pedestre e incentivo à economia local, atendendo ao estabelecido na lei 6.629 de 31/03/2022 e do Decreto Municipal 13.172 de 24/01/2023;



Figura 7 - Exemplo de parklet - situação antes e depois da implantação

FONTE: EMDEC - Campinas



Figura 8 - Exemplo de parklet à Rua Oscar Freire, 450 – São Paulo

Fonte: Soul Urbanismo

- Implantar a transposição da linha férrea a partir do Terminal Urbano, através de passarela, ligando a Av. Dr. Antônio Lobo com a Rua Carlos Gomes, otimizando a utilização do espaço superior do terminal e a integração e revitalização do entorno da Rua Carioba;



Figura 9 - Simulação de transposição da linha férrea

Fonte: SEPLAN



Figura 10 - Simulação de transposição da linha férrea

Fonte: SEPLAN

- Utilizar recursos de simples implementação para redução de velocidade nas vias municipais através do urbanismo tático para garantir a segurança dos pedestres nas travessias como, por exemplo, lombadas e lombofaixas em locais de interesse público e/ou grande fluxo de pedestres;

2.1.2. Diretrizes a médio prazo para o transporte a Pé

- Implantar calçadas no entorno das áreas verdes e institucionais nos bairros já consolidados;
- Implantar piso tátil na região central ligando os pontos turísticos, terminal urbano e Centro de Prevenção a Cegueira;
- Estabelecer rota de caminhada acessível entres os dispositivos públicos no entorno do Paço Municipal, Poupatempo, Terminal Urbano, Terminal Rodoviário, UBS(s), Hospital Municipal, escolas públicas e privadas do município e outros dispositivos de interesse público;
- Rever e adaptar as rampas existentes nas calçadas dos acessos aos prédios públicos e implantá-las em todos os edifícios públicos de acordo com os padrões exigidos na NBR 9050;
- Instalar semáforos de pedestres com temporizador digital nos cruzamentos das principais avenidas;
- Implantar ilhas de refúgio nas avenidas principais do município, com o objetivo de dar ao pedestre maior segurança sendo que sua implantação permite cruzamento das ruas em duas etapas. Cada metro a menos na travessia, reduz 6% o risco de atropelamento no local;



Figura 11 - Exemplos de Ilhas de refúgio em avenidas

Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

- Implantar extensões de meio-fio e calçadas nos locais de alto fluxo, porém sem circulação de transporte coletivo, com a finalidade de aumentar a segurança dos pedestres e as áreas de interação social;

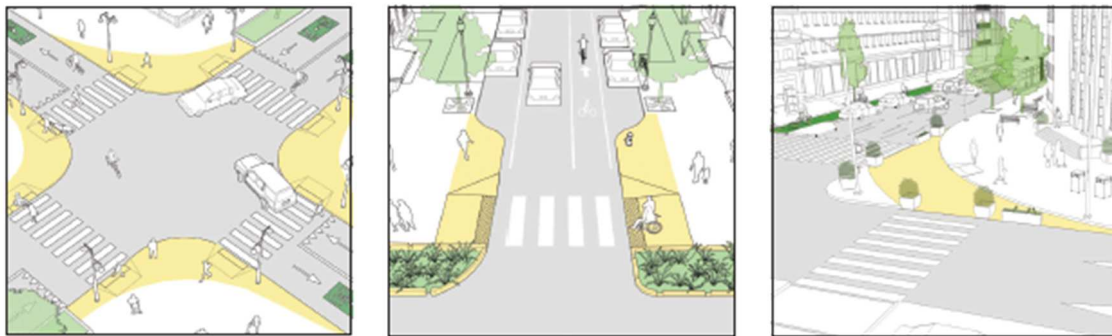


Figura 12 - Exemplos de extensões de calçadas

Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

- Implantar intervenções para aumentar a segurança dos pedestres nas vias de alto fluxo como por exemplo faixas de pedestres tradicionais e diagonais, travessias elevadas, com moderação de tráfego, desalinhadas e estreitamentos;



Figura 13 - Tipos de travessias

Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

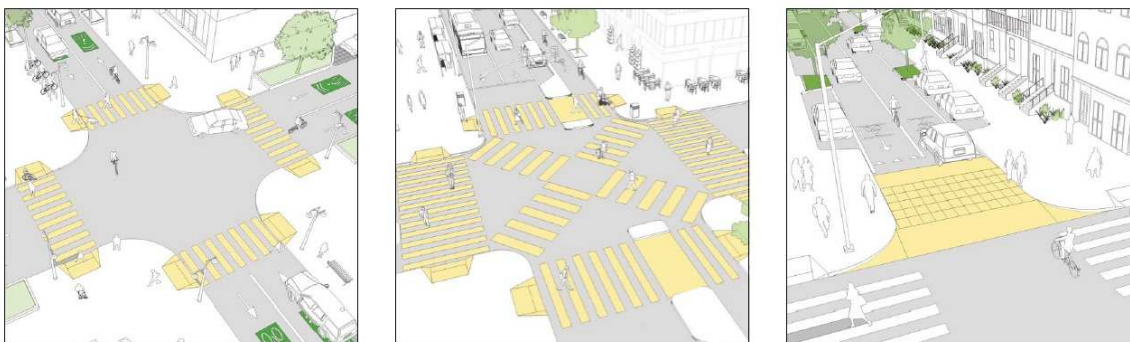


Figura 14 - Tipos de travessia

Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

- Implantar outros sistemas de desaceleração de velocidade dos veículos em locais de alto fluxo com tendência a acidentes de trânsito;
- Desenvolver estudos para implantação de fachada ativa nas principais vias com presença predominante de comércio em todo território do município, é possível fazer esse tipo de intervenção em trecho onde há pelo menos 30 metros ininterruptos de fachadas de estabelecimentos comerciais;
- Garantir através de fiscalização em obras particulares e públicas o deslocamento do pedestre com segurança, quando necessário através do leito carroçável com sinalização e proteção com barreiras físicas adequadas;



Figura 15 - Exemplo de deslocamento temporário de pedestres sobre o leito viário com proteção física

Fonte: 8 Princípios da Calçada – Construindo Cidades Mais Ativas – WRI Brasil

- Diminuição do espaço de estacionamento de veículos individuais motorizados em vias públicas mediante estudos de remanejamento de vagas de estacionamento nas vias e a capacidade de absorção em serviços comerciais localizados na região do entorno imediato;

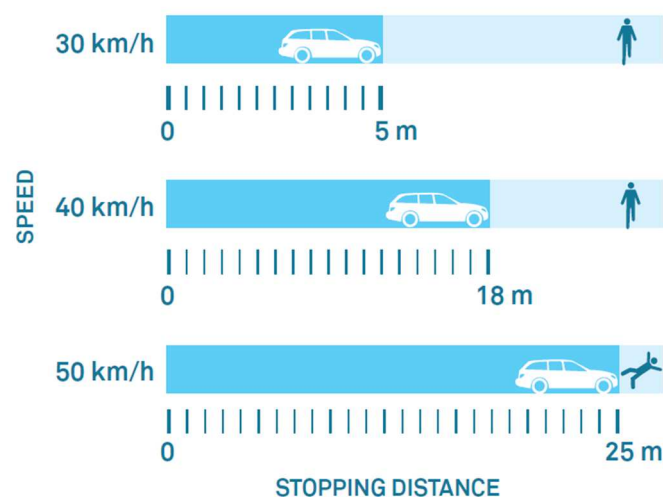


Figura 16 - Relação Velocidade x Distância para parada²

Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

O gráfico representa a relação entre velocidade e a distância de parada, onde mostra as distâncias mínimas de parada do veículo, incluindo percepção, reação e tempos de frenagem. Baseados em condições de tempo seco e com visibilidade perfeita.

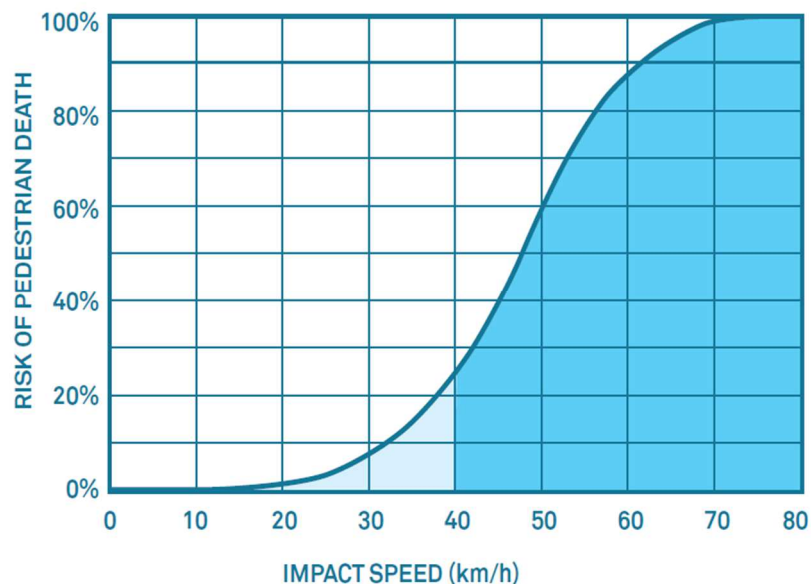


Figura 17 - Relação de Risco de Morte x Velocidade de Impacto
Fonte: Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative

O gráfico representa a relação diretamente proporcional do aumento da velocidade do impacto com o aumento do risco de morte de pedestres, com destaque da gravidade acentuada a partir de 40km/h.

2.1.3. Diretrizes a longo prazo para o transporte a pé

- Solicitar a implantação de rota acessível nos hospitais particulares e clínicas médicas;
- Estabelecer no município um programa permanente de implantação de rampas de acessibilidade e piso tátil na malha urbana;

- Implantar o alargamento das calçadas públicas nos locais de grande interesse público como áreas de predominância comercial e ao redor de dispositivos públicos como praças e escolas;
- Implantar ruas exclusivas de pedestres ou de trânsito compartilhado em locais de grande interesse público como locais turísticos, locais de lazer, e áreas de predominância comercial;
- Desenvolver estudo para avaliar a possível extensão do “calçadão” na área central de Americana;

2.2. Transporte Cicloviário

O município de Americana nas décadas de 50 a 60, tempos áureos da indústria têxtil tinha como forma de locomoção ao trabalho o uso da bicicleta ou a pé. Era normal nos horários de entrada, saída para o almoço, retorno do almoço e saída à tarde assistirmos o deslocamento dos operários com bicicletas para a região central onde se localizavam as indústrias de tecelagem, também era utilizado nos finais de semana e feriados para compras no comércio da região central e no Mercado Municipal. Esse meio de locomoção era necessário tendo em vista que só em 1960 através da Lei Municipal 0416 que tivemos a permissão da implantação do transporte coletivo no município. Os operários moravam nos bairros mais afastados do centro, na época Cidade Jardim, Jardim Ipiranga, Nova Americana, Jardim São Paulo.

Atualmente, o uso da bicicleta como meio de transporte para o trabalho, acesso a recursos institucionais e comércio é pouco comum devido à falta de infraestrutura adequada que garanta a segurança do ciclista. A bicicleta é usada principalmente pela parcela mais vulnerável da população, que muitas vezes não tem outra opção além de se arriscar pedalando em meio ao tráfego de veículos. A precarização do transporte público coletivo também contribui para essa situação, aumentando a necessidade de se buscar alternativas de locomoção mais seguras e acessíveis.

Normalmente esse tipo de modal é muito utilizado por grupos de esporte e lazer nos finais de semana na região de divisa entre os municípios de Americana, Santa Barbara d'Oeste, Limeira, Nova Odessa e Paulínia.

Temos no município hoje somente ciclovia nos canteiros da Avenida Antonio Pinto Duarte numa extensão de 2 quilômetros (ida e volta), em parte da estrada Municipal Alvin Biasi, implantada recentemente ciclovia em atendimento às diretrizes viárias expedidas de acordo com o Plano Diretor do Município.

Há também diretriz expedida para implantação de ciclovia na região do Mirandola e, através de convênios, a implantação de ciclovias na Av. Padre Oswaldo Vieira de Andrade e Av. Estados Unidos. Além disso, os novos empreendimentos no município estão recebendo nas diretrizes traçadas novas ciclovias a serem implantadas prevendo uma futura interligação com o restante da malha cicloviária a ser implantada, prevendo ainda a futura interligação do município com os municípios vizinhos.

2.2.1. Diretrizes a curto prazo de transporte cicloviário

- Desenvolver projeto de implantação de malha cicloviária coerente e conectada nas principais vias do município através de implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, sendo que a malha principal deverá conectar todas as áreas de planejamento e os principais dispositivos públicos, assim como prever a integração com a malha cicloviária dos municípios conurbados e dispositivos importantes de transporte coletivo;
- Garantir a implantação de bicicletários e paraciclos nos empreendimentos caracterizados como Polos Geradores de Tráfego (PGT), através da regulamentação da Lei Municipal 6.492/2020 (Plano Diretor), para que se passe a exigir estes dispositivos nos estacionamentos;
- Implantar bicicletários e paraciclos nos prédios públicos e nos locais de maior interesse público de forma integrada à malha cicloviária;
- Incentivar o uso da bicicleta para deslocamento no município, através de campanhas educacionais, dando ênfase nos benefícios à saúde e ao meio-ambiente;

- Prever o acesso aos ciclistas à transposição da via férrea através de medidas de acessibilidade indicadas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;



Figura 18 - Simulação de transposição da linha férrea
Fonte: SEPLAN

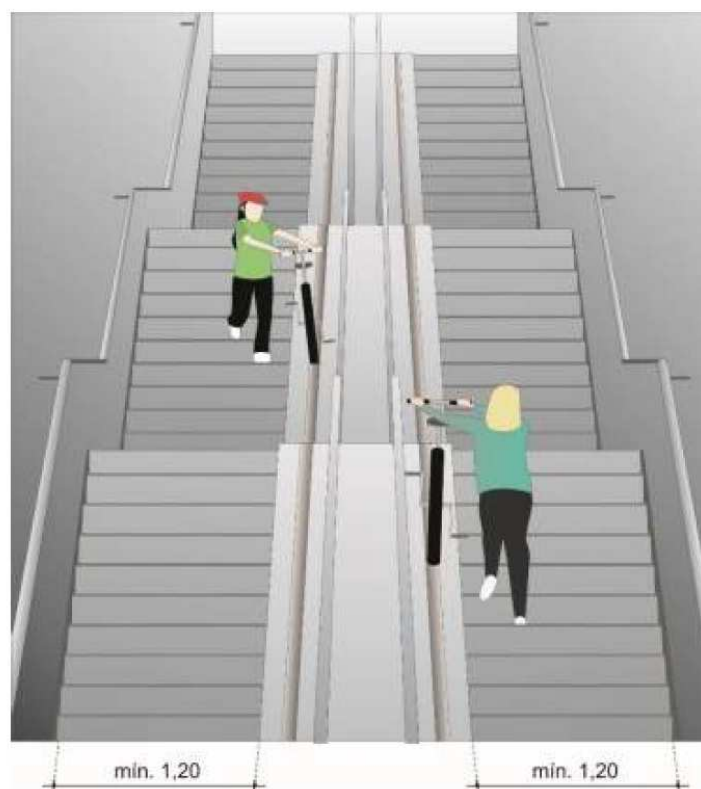


Figura 19 - Rampas embutidas para acesso de bicicletas em escadas
FONTE: Manual Brasileiro de Sinalização Viária – Vol. 8

- Permitir que bicicletários e paraciclos construídos em parceria público-privada, possam ser instalados no recuo das edificações, podendo também serem colocados junto aos Parklets, conforme estabelecido no Decreto 13.172 de 2023;
- Garantir a implantação das ciclovias gravadas nas diretrizes dos novos empreendimentos imobiliários do município, através de fiscalização efetiva e garantir suas conexões com a malha total;
- Solicitar à União a cessão de usos da antiga linha férrea que ligava Americana à Piracicaba, na região do Parque Novo Mundo até o entroncamento com a linha principal, interligando através de ciclovia os municípios de Americana, Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste, para implantação de malha cicloviária que seguirá a mesma rota;

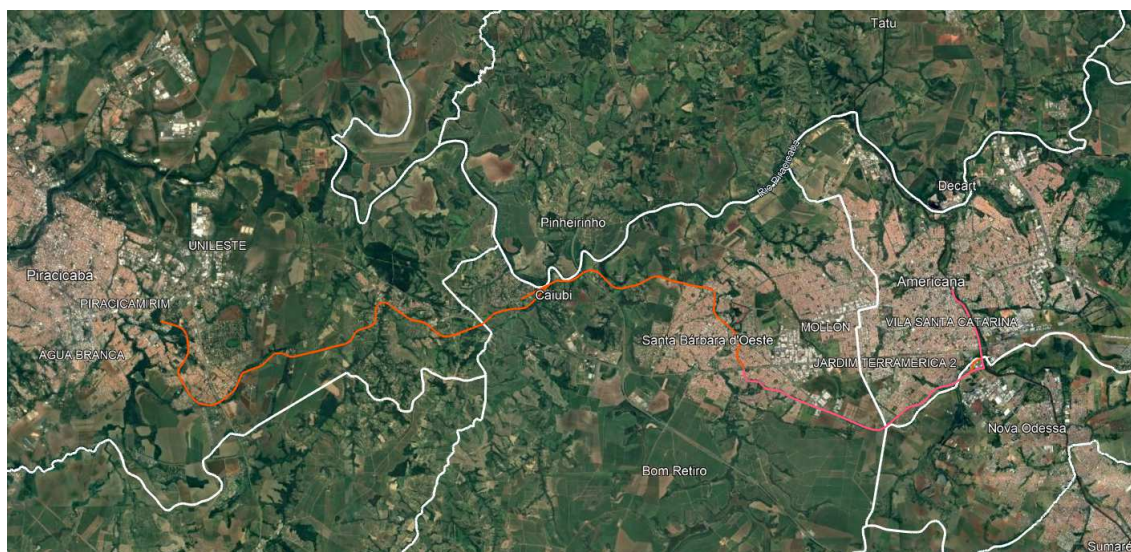


Figura 20 - Ferrovia desativada Piracicaba / Nova Odessa

Fonte: Imagem de Satélite - Google Earth



Figura 21 - Localização do imóvel na Rua Rio Claro

Fonte: Imagem de Satélite - Google Earth



Figura 22 - Vista da Rua Rio Claro



Figura 23 - Vista da linha férrea desativada - Rua Rio Claro



Figura 24 - Vista da linha férrea desativada - Rua Rio Claro



Figura 25 - Vista da linha férrea desativada - Rua Rio Claro



Figura 26 - Passagem sob linha férrea desativada - Vista da Rua Rio Claro

- Solicitar à União a utilização de área paralela a linha férrea no trecho da divisa com Nova Odessa (entroncamento com ferrovia desativada) até divisa com Limeira para implantação de ciclovia;



Figura 27 - Linha férrea ao lado do Mercado Municipal



Figura 28 - Proposta de ciclovia paralela à linha férrea
FONTE: SEPLAN



Figura 29 - Radial Leste em São Paulo – Exemplo de ciclovia paralela à estrada de ferro
FONTE:



Figura 30 - Projeto de ciclovia paralela aos trilhos no município de Marília (SP)

FONTE:

- Iniciar a implantação da malha ciclovária planejada dentro do perímetro urbano, dando início a partir das vias arteriais e coletoras de fluxo mais importante no município mesmo que inicialmente estas áreas não sejam conectadas;

2.2.2. Diretrizes a médio prazo de transporte ciclovário

- Continuar o processo de implantação da malha ciclovária através da conexão da malha principal previstas nas vias de maior fluxo no município;
- Desenvolver projetos para implantação da ciclovia na antiga linha férrea Nova Odessa/Americana /Santa Bárbara d'Oeste/Piracicaba.
- Proteger as rotas ciclovárias de intervenções em prol do deslocamento de veículos através de decretos que garantam sua continuidade e permanência de forma que apenas sejam alterados se propostas alternativas equivalentes;
- Estudar a implantação do sistema de bicicletas públicas/compartilhadas a exemplo de casos de sucesso pelo mundo de forma conectada e de modo a permitir os deslocamentos multimodais dentro do município;



Figura 31 - Ciclovía dos trilhos em Santa Bárbara d'Oeste sobre o ramal ferroviário desativado

FONTE: SEPLAN



Figura 32 - Ciclovía dos trilhos em Santa Bárbara d'Oeste sobre o ramal ferroviário desativado

FONTE: SEPLAN

2.2.3. Diretrizes a longo prazo de transporte ciclovitário

- Implantar ciclovias com conexão metropolitana, apoiadas nos movimentos pendulares;
- Implantar rotas cicláveis intermunicipais para lazer e práticas esportivas;
- Manter a constante readequação da malha ciclovitária para alcançar a melhor situação que garanta o deslocamento prioritário do transporte alternativo;

3. TRANSPORTE MOTORIZADO

3.1. Transporte semipúblico

O transporte semipúblico é aquele em que o indivíduo pode alugar o veículo para o seu uso, e que apresenta características de capacidade e de flexibilidade intermediárias entre os modos público e privado. Nesta categoria estão incluídos os táxis, vans e ônibus escolares e de fretamento.

3.1.1. Metas a curto prazo para transporte semipúblico

- Rever e atualizar as permissões de motoristas de táxi com o intuito de revogar as licenças daqueles que não estão mais em atuação;
- Rever o decreto municipal 11.901/2018 que especifica os pontos de taxi, redistribuindo os pontos de estacionamento de táxi no município com o intuito de aumentar a oferta de vagas em locais de alta demanda de passageiros e diminuir a oferta em locais subutilizados;
- Criar a categoria de atendimento de táxi para pessoas com deficiência;
- Transferir o ponto de taxi da Praça Basílio Rangel, para local próximo e adequado, preservando o espaço destinado ao pedestre na referida praça e ao Marco Zero do município;

- Realizar campanha para incentivar o uso de transporte escolar pelos alunos das escolas particulares no município, visto que hoje as aglomerações de veículos nos arredores destas escolas caracterizam um problema grave em relação à mobilidade de veículos no município hoje;
- Fazer o mapeamento das escolas atendidas pelos serviços de transporte escolar para estabelecer o número de vagas necessárias de uso exclusivos do transporte escolar nos arredores com o intuito de diminuir conflitos nos horários de maior movimentação;
- Estabelecer periodicidade para a realização de chamamentos públicos para o preenchimento das vagas para taxistas e vans escolares no município.

3.1.2. Metas a médio prazo do transporte semipúblico

- Desenvolver estudos com o objetivo de cadastrar e ordenar a rota adequada no sistema viário do transporte de fretamento;
- Desenvolver estudos sobre o transporte escolar do município, visando a implantação de pontos regionais, objetivando a diminuição de trajetos melhorando a fluidez do tráfego, a conservação do asfalto nas vias, a otimização do tempo dos motoristas, e a redução da emissão de gases poluentes na atmosfera;
- Efetuar estudos sobre as linhas de ônibus urbano e pontos de parada mais próximos as unidades escolares nos bairros com maior demanda de transporte escolar para alunos de 12 anos ou mais, possibilitando seu acesso à escola através do transporte coletivo urbano, desonerando os gastos públicos atuais.

3.2. TRANSPORTE COLETIVO

O transporte coletivo é uma modalidade de transporte público que têm como características principal o transporte conjunto de passageiros, assim como rotas e horário pré-definidos.

Para afirmarmos a eficiência do transporte coletivo devemos levar em consideração três pontos importantes: a frequência, o conforto e a otimização de infraestrutura pública.

No município de Americana, houve um processo de precarização do transporte coletivo nos últimos anos, que se iniciou com a redução drástica das linhas e horários ofertados, conforme indicado na fase de diagnóstico do município.

As áreas de planejamento são assistidas pelo transporte coletivo, mas nem sempre de forma eficiente e eficaz. Apresentamos no quadro abaixo a situação de atendimento das linhas de transporte coletivo por área de planejamento e comparada com a população residente.

ÁREA PLANEJAMENTO	QUANTIDADE LINHAS	POPULAÇÃO RESIDENTE	MÉDIA DE PESSOAS PARA ATENDIMENTO
1. CENTRO	TERMINAL	6.533	-
2. ZANAGA	08	29.924	3.741
3. PRAIA AZUL	06	14.281	2.380
4. BERTINE/CORDENONSI	03	36.372	12.124
5. BERTONI/ COLINA	06	22.676	3.779
6. SÃO ROQUE/ Balsa	10	41.910	4.191
7. V. AMORIM/ GUANABARA	Linhas de passagem	19.676	-
8. JD S. PAULO/ IPIRANGA	Linhas de passagem	21.601	-
9. CONSERVA/ CID. JARDIM 1.	Linhas de passagem	14.436	-
10. JD.ALVORADA/JD BRASÍLIA	14	35.732	2.552
11. APAMA - Pós represa	01	1.138	1.138
TOTAL	42	244.370	-

Tabela 1 - Relação de linhas de transporte coletivo x população

FONTE: UTRANSV

Levando em conta o processo de verticalização ocorrido no município no período de 2010 a 2020 e utilizando a média de habitantes de 3,11 por domicílio no CENSO de 2010, podemos afirmar que a partir de 2010 com a implantação de vários condomínios edifícios no município podemos acrescentar na população a ser assistida pelo transporte público nas áreas de planejamento: AP03: (1.221 apartamentos) podemos acrescentar 3.797 habitantes; AP05: (2.657 apartamentos) acrescentar 8.263 habitantes; AP06: (1.080 apartamentos) acrescentar 3.359 habitantes; AP10: 4.412 apartamentos acrescentando 13.721 habitantes; APAMA até 2010 não tínhamos a ocupação do Assentamento Milton Santos, as ocupações irregulares na divisa com o município de Paulínia e o Loteamento Monte Verde e a área invadida por barracos denominada Roseli Nunes.

Com os dados levantados pudemos constatar que a região da AP04, apesar de sua extensão territorial e densidade populacional, tem apenas três linhas de ônibus, justifica-se que por ter na sua divisa a Rua São Gabriel onde circulam as linhas originárias das áreas de planejamento 02 e 03 com destino ao terminal. Mas constatamos a necessidade de uma linha circular que facilite a deslocação desta população em seu território em busca de utilizar os recursos públicos existentes e as áreas comerciais.

Observando a tabela acima podemos afirmar que as áreas de planejamento 07, 08 e 09 são servidas pelas linhas de passagem para outra área de planejamento pelas avenidas que as circundam: AP07 Avenida Nove de Julho, Avenida Europa, Avenida São Jerônimo, Avenida Campos Salles e Avenida Monsenhor Bruno Nardini; AP08, Avenida Campos Salles, Avenida Monsenhor Bruno Nardini, Avenida Brasil e Avenida de Cillo; AP09 Avenida de Cillo, Rua D. Pedro II, Rua Cabo Oswaldo de Moraes e Rua Anhanguera.

A equipe técnica responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade Urbana aponta a seguir algumas prioridades que devem ser levadas em consideração neste plano.

3.2.1. Diretrizes a curto prazo do transporte coletivo

- Desenvolver estudo para criação de linhas de desejo do transporte coletivo levando em consideração as zonas de tráfego, que por sua vez foram definidas através dos dados censitários, este estudo poderá levar em consideração outros fatores e também poderá ser realizado pelo próprio poder público ou através de contratação de empresa especializada;
- Priorizar o transporte coletivo como meio de locomoção no município de Americana;
- Garantir que as linhas de transporte coletivos sejam pensadas como uma rede de maneira integrada tanto no aspecto físico, como no tarifário;
- Desenvolver estudos para conhecimento da demanda do transporte escolar da rede pública para garantir a otimização das rotas, compatibilização com os serviços de transporte público e dimensionamento dos veículos, para que seja possível atender ao maior número de crianças com a melhor alocação possível de recursos públicos;
- Integrar parcialmente o transporte escolar ao transporte coletivo para alunos com 12 anos ou mais da rede pública de ensino, desde que as rotas sejam coerentes, além de ser economicamente viável e não sobrecarregar o sistema;
- Utilizar dos dados disponíveis na Região Metropolitana de Campinas RMC sobre o transporte metropolitano para poder compor novos trajetos para o transporte coletivo no município, já que atualmente as linhas metropolitanas tem em algumas regiões o mesmo trajeto do transporte coletivo do município;
- Garantir o atendimento de novos empreendimentos habitacionais de interesse social e demais empreendimentos imobiliários instalados no município, através da extensão ou implantação de linhas assim como implantação de pontos de ônibus;
- Garantir o atendimento universal dos pontos de ônibus, de forma que a distância não ultrapasse 500m;
- Padronizar e implantar abrigos de parada de ônibus de acordo com a demanda;

- Padronizar um sistema de informações referente à linhas e horários nos pontos e nos ônibus, através de totens ou outros dispositivos de comunicação;
- Implantar dentro dos mini terminais urbanos a serem implantados e no Terminal Rodoviário “Francisco Luiz Bendilatti” sinalização clara e assertiva visando a movimentação dos usuários dentro dos prédios;
- Readequação do espaço físico da parte superior e inferior do Terminal Rodoviário visando dinamizar o espaço existente ocupado pelo comércio local, pelos guichês das empresas e na área de espera do embarque, atendendo com conforto e segurança os usuários;
- Garantir a manutenção constante dos dispositivos/edifícios de transporte coletivo, como rodoviária e mini terminais de forma que sempre atenda às necessidades básicas dos usuários e ao princípio da acessibilidade universal. Para que isso seja possível, esses edifícios devem sempre apresentar sanitários acessíveis em quantidade adequada, bebedouros, paraciclos e vagas de estacionamento para que sejam possíveis as movimentações multimodais;
- Estabelecer a obrigatoriedade do georreferenciamento das linhas de transporte coletivo municipal e a implementação de aplicativo que permita a divulgação a atualização em tempo real dos horários e rotas do transporte coletivo ao usuário;
- Garantir que a sinalização indicativa da cidade aponte o Terminal Rodoviário e Terminal Urbano considerando que são pontos de interesse para a integração dos modais de transporte;
- Criar uma conexão expressa, através do uso de faixas preferenciais e exclusivas, entre o Terminal Urbano e o Terminal Rodoviário;
- Regular o estacionamento de ônibus de fretamento;
- Implantar área de embarque e desembarque de ônibus nos pontos turísticos do município.

3.2.2. Diretrizes a médio prazo do transporte coletivo

- Possibilitar a integração do transporte coletivo com o metropolitano, facilitando o deslocamento da população para municípios vizinhos e da RMC;

- Instalar mini terminais em pontos estratégicos das áreas de planejamento, visando atender a um maior número de usuários e também permitir a integração com outros modais de transporte;
- Estabelecer faixas exclusivas de transporte coletivo nas vias de maior demanda em substituição de vagas de estacionamento ou faixas de circulação;
- Desenvolver estudos para proposta de instalação de frota híbrida para transporte coletivo;
- Rever as linhas de ônibus urbano nos bairros com maior demanda de transporte escolar para alunos de 12 anos ou mais, possibilitando o acesso a esse meio de transporte desonerando assim os gastos públicos atuais;

3.3.3 Diretrizes a longo prazo do transporte coletivo

- Desenvolver estudo que incluam pesquisas de origem-destino, dos cidadãos americanenses, entre outras, para adequar definitivamente os serviços de transporte coletivo;
- Desenvolver estudos que avaliem a possibilidade de implantação da tarifa zero para todos os usuários, através de medidas de financiamento alternativas, que não comprometam o orçamento municipal de forma integral.
- Elaborar um mecanismo permanente de coleta de dados, que tenha como intuito rastrear as movimentações de origem-destino e a satisfação dos usuários de forma permanente e contínua, para que seja possível adaptar as linhas de transporte coletivo conforme a necessidade real do usuário;
- Interligar o Terminal Urbano do município com o ponto de chegada do Trem Intercidades -TIC;
- Desenvolver estudo para a implantação de VLT nas linhas de maior consolidação do transporte coletivo.

3.3. Terminal Rodoviário Francisco Luiz Bendilatti



Figura 33 - O Terminal Rodoviário de Americana foi inaugurado em 1.988 e denominado “Francisco Luiz Bendilatti” pela Lei 4.663 de 25/06/2008.

3.3.1. Diretrizes a curto prazo

- Implantar projeto de sinalização indicativa clara e objetiva visando a movimentação dos usuários;
- Promover a reforma hidráulica e elétrica dos sanitários dos pisos superior e inferior do prédio e adequá-los a acessibilidade de acordo com a legislação vigente;
- Reavaliar as concessões de uso do próprio municipal ao comércio existente no piso superior;
- Disponibilizar cadeiras de rodas para locomoção de usuários com dificuldade de locomoção para atingir no pavimento inferior a área de embarque e desembarque;
- Desenvolver projeto para adequação dos pontos de taxi e de ônibus coletivo urbano na área externa;

- Readequação do espaço físico da parte superior e inferior do terminal rodoviário visando dinamizar o espaço existente ocupado pelo comércio local, pelos guichês das empresas e na área de espera do embarque, atendendo com conforto e segurança os usuários do Terminal Rodoviário;

3.3.2. Diretrizes a médio prazo

- Implantar o projeto de adequação dos pontos de taxi e de ônibus coletivo urbano na área externa;
- Implantar o projeto de readequação do espaço físico do prédio priorizando a qualidade dos serviços oferecidos aos usuários pelo comércio local;
- Disponibilizar uma equipe de manutenção permanente para atender ao Terminal Rodoviário;
- Desenvolver projeto paisagístico do entorno do prédio do Terminal Rodoviário, dinamizando as áreas de estacionamento com iluminação adequada proporcionando melhor segurança aos usuários;

3.3.3. Diretrizes a longo prazo

- Desenvolver estudos técnicos que possibilitem que o Fundo Municipal da Rodoviária possa ser sempre ativo e promotor do conforto e ampliação do atendimento com qualidade de maior número de empresas no Terminal Rodoviário, transformando-o num ponto de referência para deslocamentos e conexões a nível estadual, nacional e internacional.

3.4. TRÁFEGO

O transporte individual motorizado é amplamente utilizado em Americana e é o que mais causa impactos negativos tanto no ponto de vista de saúde, como ambiental e para a própria mobilidade urbana e ainda demanda a maior parte dos recursos públicos para sua manutenção. A administração municipal de Americana

em 2021 executou 76 mil metros quadrados de recapeamento asfáltico e em 2022 149.262,02 metros quadrados em recapeamento e 24.813 metros quadrados em pavimentação, investimento que poderia ser revertido para a gratuidade do transporte coletivo.

3.4.1. Diretrizes de tráfego a curto prazo

- Implantar uma central de controle semafórico no município;
- Modernizar e padronizar os equipamentos de controle semafórico de modo que atendam às características de cada cruzamento, garantindo as ondas verdes nas vias de maior circulação de veículos;
- Padronizar os dispositivos de controle semafórico de maneira que estes sejam alimentados por energia solar, favorecendo o uso de energia limpa e ainda =gerando economia para o município;
- Priorizar a implantação de rotatórias no tratamento de cruzamentos com altos índices de conflitos;
- Realizar o tratamento dos pontos de maior índice de acidentes através de implantação de dispositivos de *traffic calming* ou outras intervenções coerentes com as causas dos acidentes;
- Desenvolver estudo abrangente de sinalização indicativa no município, objetivando a melhor locomoção dos cidadãos aqui residentes e de visitantes;
- Desenvolver parcerias público-privadas para a implantação de placas denominativas de ruas em todo o território do município;
- Implantar no setor de trânsito uma central de estatística que registre os acidentes de trânsito no município e desenvolva ações preventivas e educativas através dos dados coletados, objetivando a diminuição de acidentes;
- Acompanhar o processo de aprovação dos projetos de construção dos Viadutos sobre a Via Anhanguera (Av. Comendador Thomaz Fortunato, Avenida Achilles Zanaga Camargo Neves), e duplicação do viaduto existente ligando Av. Nicolau João Abdalla entre AP04 e AP02;

- Garantir recursos do município para continuidade do sistema viário interligando a AP02 (Av. Comendador Thomaz Fortunato) com a AP05 (UNITIKA);
- Desenvolver estudos em conjunto com DER para implantação de novo sistema de transposição da SP-304 (Rodovia Luiz de Queiróz) nos limites do município de Americana;
- Acompanhar as negociações com a RUMO (administradora da linha férrea que corta o município) para a duplicação do Viaduto Amadeu Elias;
- Solicitar a União os demais imóveis que irão contemplar o aprimoramento da mobilidade urbana no território municipal;
- Garantir que as diretrizes viárias estabelecidas pela SEPLAN no processo de aprovação dos empreendimentos imobiliários sejam efetivadas;
- Prever nos novos estudos viários sobre o território da Macrozona de Uso Predominante Ambiental a ligação entre o município de Cosmópolis e Americana através de ponte sobre o Rio Jaguari em processo de implantação pelo município vizinho;

3.4.2. Diretrizes de tráfego a médio prazo

- Desenvolver projeto de ponte sobre a Represa do Salto Grande, região da Fazenda Santa Lúcia, interligando a Macrozona de Uso Predominante Urbano (Avenida Alvin Biasi) e a Macrozona de Uso Predominante Ambiental (Fazenda Saltinho e municípios vizinhos);
- Desenvolver estudos com os municípios da Região Metropolitana de Campinas para implantação de nova rota de ligação entre Macrozona de Uso Predominante Ambiental e os municípios de Cosmópolis (com derivação para Holambra), Paulínia, Campinas e Jaguariúna; possibilitando assim a interligação com os polos petroquímico, tecnológico (UNICAMP e SIRIUS) e polo turístico (circuito das flores e circuito das águas);
- Garantir a duplicação da estrada municipal Ivo Macris na Macrozona de Uso Predominante Ambiental;

- Desenvolver estudo para readequar o uso das vias públicas priorizando o transporte alternativo e coletivo e o transporte motorizado, além da melhoria de fluidez viária;
- Melhorar a visibilidade das interseções nas vias municipais, garantido a visibilidade mútua entre pedestres e veículos;
- Promover a melhoria e simplificação do sistema de cobrança do estacionamento rotativo.
- Proporcionar a ligação entre os municípios de Americana, Santa Barbara d'Oeste e Nova Odessa reduzindo a dificuldade de transposição e conexão entre áreas cortadas pela Rodovia Luiz de Queiroz (SP-304);

3.4.3. Diretrizes de tráfego a longo prazo

- Concluir a alça do Viaduto Prefeito João Batista de Oliveira Romano que liga ao acesso Avenida Bandeirantes continuidade do sentido centro/SP 304 (Rodovia Luiz de Queiróz);
- Implantar a continuidade da Avenida Bandeirantes nos dois sentidos até a Rodovia Astrônomo Jean Nicolini, interligando com o município de Nova Odessa;
- Desenvolver estudos de ponte sobre o Rio Piracicaba, seguindo a rota do gasoduto, interligando a Macrozona de Uso Predominante Urbano com Limeira possibilitando acesso à Rodovia Anhanguera sentido interior;
- Adequar o desenho das vias municipais, tendo como parâmetro o guia global de desenho de ruas (Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative), que altera o parâmetro do desenho de vias urbanas do típico ponto de vista da circulação e segurança do automóvel, para incluir acesso, segurança e mobilidade para todos os usuários, qualidade ambiental, benefício econômico, melhoria do lugar, da saúde pública e da qualidade de vida em geral;
- Garantir que as vias marginais projetadas para Rodovia Anhanguera e Rodovia Luiz de Queiroz sejam implantadas, possibilitando uma maior fluidez no tráfego;

- Implantar o conceito de cidade quinze minutos na revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado –PDDI.

3.5. TRANSPORTE DE CARGA

3.5.1. Diretrizes do Transporte de Carga a Curto Prazo

- Estabelecer decreto regulamentando rotas obrigatórias para transporte de cargas com a finalidade de diminuir o fluxo de veículos grandes em vias locais e áreas residenciais do município. Tal regulamentação deve levar em consideração a conexão dos polos industriais com as rodovias que cortam o município e com as áreas de planejamento, desconsiderando as operações de carga e descarga;
- Rever o Decreto Municipal 4.313/1997 que dispõe sobre a proibição de operações de carga e descarga de mercadorias na área e horários que especifica;
- Regular os critérios e horários para operações de carga e descarga de mercadorias nas vias arteriais e coletoras nos horários de maior movimento;
- Regular critérios para movimentação de veículos de concretagem na região central e nas principais avenidas do município;
- Rever a Lei 3.229/1998 que dispõe sobre o transporte de carga de sólidos a granel e lançamento de substâncias líquidas nas vias urbanas e rurais do município, e o Decreto 6.431/2005 que estabelece rotas para o tráfego de veículos com cargas de produtos perigosos;

3.5.2. Diretrizes do Transporte de Cargas a Médio Prazo

- Estabelecer decreto regulamentando o estacionamento de veículos pesados nas vias públicas no município, visto que estes veículos, quando estacionados por períodos prolongados, causam transtornos aos residentes das áreas afetadas;

- Estabelecer horário para circulação e parada de veículos pesados em vias consideradas locais;
- Desenvolver estudos para implantação de áreas de estacionamento para veículos de cargas em áreas públicas de forma a atender aos motoristas de atuam de maneira autônoma;

3.6. Segurança Viária

3.6.1. Diretrizes de segurança viária a curto prazo

- Utilizar o mapeamento dos pontos de maior índice de acidentes no município, através dos dados fornecidos pelo sistema INFOSIGA-SP e fazer o tratamento dos locais críticos através de intervenções de engenharia e *traffic calming*;
- Implantar no setor de trânsito uma central de estatística que registre os acidentes de trânsito no município e desenvolva ações preventivas e educativas através dos dados coletados, objetivando a diminuição de acidentes;
- Implantar programa permanente de educação no trânsito, visando a educação dos usuários em todos os âmbitos da mobilidade com objetivos principal de diminuir e zerar as mortes no trânsito e também seguindo as temáticas apresentadas pelo calendário anual idealizado pelo CONTRAN;
- Desenvolver campanhas educativas voltada aos motociclistas do município, visando a sua segurança e a diminuição dos números de óbitos, acidentes e custo na saúde pública constatados através do estudo diagnóstico, 45% dos envolvidos em acidentes no município são os motociclistas e 40% dos óbitos causados por acidente de trânsito são de usuários de motocicleta;
- Regulamentar através de Decreto Municipal a lei 6.095/2017 que dispõe sobre a criação do Programa de Travessia Preferencial para o Pedestre;
- Desenvolver campanhas educativas para a implantação do Programa de Travessia Preferencial para o Pedestre no município de Americana, estabelecido na Lei 6.095/2017;

- Implantar programa de educação de redução da velocidade geral praticada pelos veículos, visto que as maiores velocidades estão relacionadas com a maior gravidade dos acidentes.
- Implantar no município a Cidade Mirim de Educação no Trânsito permanente, visando à formação do futuro motorista;
- Desenvolver campanha no município de direção consciente, tendo em vista o alto índice de acidentes com óbitos na faixa etária de trinta a trinta e nove anos;

3.6.2. Diretrizes de segurança viária a médio prazo

- Promover a ampliação e capacitação dos agentes de trânsito de forma que seja possível a fiscalização efetiva e constante do sistema viário;
- Desenvolver junto a Guarda Municipal ferramenta para controle estatístico de acidentes sem vítimas no município de Americana, com o intuito de complementar os dados da Plataforma do Governo do estado de São Paulo, o INFOSIGA-SP;
- Implantar o programa de educação para o trânsito nas escolas públicas e particulares do município;
- Desenvolver palestras nos cursos de formação de condutores (CFC), com foco em segurança viária;

4. DIRETRIZES PARA OUTROS TIPOS DE TRANSPORTE NO MUNICÍPIO

4.1. Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros

A lei federal 12.587/12 estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como objetivo promover a integração entre os modos de transporte e melhorar a qualidade de vida da população urbana.

Um dos princípios da PMNU é a busca pela eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte. Os serviços de transporte por aplicativo, como o Uber, o 99 e o Cabify, têm se mostrado altamente eficientes e eficazes na prestação de serviços de transporte, ao oferecer opções mais rápidas, seguras e confortáveis para os usuários. Regulamentar esses serviços poderia criar barreiras artificiais para a entrada de novos concorrentes no mercado e limitar a inovação e a melhoria na qualidade dos serviços oferecidos.

Outro princípio da PMNU é a promoção da integração entre os modos de transporte. Os serviços de transporte por aplicativo podem contribuir para essa integração, ao oferecer opções de transporte complementares aos modos tradicionais, como ônibus, metrô e táxis.

Portanto, com base nos princípios PMNU, pode-se justificar a não regulamentação dos serviços de transporte por aplicativo, em vez de impor regras que possam limitar a eficiência, a inovação e a qualidade desses serviços.

O prestador de serviço de transporte individual por aplicativo deve ser responsável por atender às seguintes condições, conforme normativas contidas na PMNU:

- Possuir carteira nacional de habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e demais taxas obrigatórias;
- Não possuir antecedentes criminais;
- Compete ao município estar atento ao atendimento às novas normativas da união ou ao surgimento de novas tecnologias, referente ao transporte por aplicativo, sempre visando o melhor atendimento às necessidades do prestador de serviços e do usuário.

4.2. Transporte de carga (MOTOFRETE)

O prestador de serviço de transporte de cargas (motofrete) deverá atender aos parâmetros mínimos para a prestação de serviços sob sua responsabilidade:

- Possuir carteira nacional de habilitação na categoria A;
- Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e demais taxas obrigatórias;
- Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal;
- Não possuir antecedentes criminais;

Compete ao município estar atento ao atendimento às novas normativas da união ou ao surgimento de novas tecnologias, referente ao transporte de cargas (motofrete), sempre visando o melhor atendimento às necessidades do prestador de serviços e o usuário.

4.3. Transporte Hidroviário na Represa do Salto Grande

- Estabelecer pontos específicos para o acesso das embarcações náuticas motorizadas ou não motorizadas na Represa;
- Regularizar área de estacionamento de veículos motores;
- Implantar placas indicativas com QR code alertando sobre as exigências para as embarcações náuticas conforme legislação federal (NORMAM 03/DPC da Marinha do Brasil decorrente do que estabelece a Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997 e do Decreto nº 2596 18 de maio de 1998).

4.4. Transporte Aéreo

- Garantir melhor acesso ao aeroporto municipal através da implantação de marginais na Rodovia Luiz de Queiróz nos dois sentidos;
- Acompanhar os projetos de ampliação do referido aeroporto.

4.4. Transporte Ferroviário

- Acompanhar o processo de implantação do transporte ferroviário intercidades, ligando São Paulo/Campinas/ Americana (TIC), objetivando a integração entre o Terminal Urbano e Metropolitano e os demais modais.

5. SÍNTESE GERAL

DIRETRIZ	PRAZO
TRANSPORTE A PÉ	
Garantir a aprovação do código de obras do município para que seja possível estabelecer critérios para construção e regularização de calçadas que atendam ao estabelecido no PDFU e na ABNT NBR 9050;	CURTO
Garantir, através do código de obras municipal, que não sejam concedidos “habite-se” e “ Alvará de utilização” para imóveis que não atendam aos requisitos de calçadas determinados na NBR 9050 e código de obras, através do devido treinamento dos responsáveis pela aprovação dos mesmos;	CURTO
Garantir nova alteração da Lei Municipal 2.482/1991 em seu Art. 8º § 1º e § 2º para que a construção do passeio público atenda ao código de obras do município e seja coerente com o estabelecido no PDFU;	CURTO
Revogar o Decreto 6.871/2006 que regulamenta a padronagem dos revestimentos de calçadas no município com piso intertravado a ser substituído pelo Código de Obras municipal;	CURTO
Reconsiderar a as normativas de vagas de estacionamento no PDFU em sua próxima revisão, garantindo o pedestre como prioridade, os conflitos com veículos considerando a Resolução 965/2022 do CONTRAN que veda destinar parte da via pública para estacionamento privativo;	CURTO
Garantir a fiscalização da manutenção das calçadas existentes no município tendo como base a Lei Municipal 2.482/1991 e o visando garantir passeios públicos adequados aos cidadãos;	CURTO
Estabelecer ações/parcerias para aprimorar a manutenção das calçadas pertencentes ao poder público;	CURTO
Fiscalizar os novos empreendimentos que estão sendo instalados no município para que as calçadas e os passeios públicos obedeçam ao estabelecido no PDFU (Lei 6492 art. 19, inciso III § 4º);	CURTO
Viabilizar que o poder público municipal faça a manutenção nos passeios públicos no entorno de seus imóveis que tenham edifícios, adequando-os na medida do possível ao estabelecido no PDFU, lei 6492/2020 em seu artigo 19 e na NBR 9050 e suas possíveis alterações;	CURTO

Viabilizar a reconstrução e a implantação de rampas acessíveis em todas as calçadas da região central do município, nos pontos destinados à travessia de pedestres de acordo com os padrões estabelecidos no código de obras e ABNT NBR 9050;	CURTO
Implantar principalmente na região central e em pontos de maior volume de pedestres do município faixas elevadas para facilitar a circulação do pedestre em conformidade com a Resolução nº 738 de 2018 do CONTRAN;	CURTO
Implantar tempo de pedestre em todos os cruzamentos semaforizados no município, com tempo adequado para travessia de pessoas idosas ou com mobilidade reduzida;	CURTO
Garantir a passagem em nível de maneira acessível para travessia de pedestres nas vias do município que possuam canteiro central como, por exemplo, a Av. Antônio Pinto Duarte;	CURTO
Incentivar a instalação de “Parklets” na região central do município com o objetivo de proteção ao pedestre e incentivo à economia local, atendendo ao estabelecido na lei 6.629 de 31/03/2022 e do Decreto Municipal 13.172 de 24/01/2023;	CURTO
Implantar a transposição da linha férrea a partir do Terminal Urbano, através de passarela, ligando a Av. Dr. Antônio Lobo com a Rua Carlos Gomes, otimizando a utilização do espaço superior do terminal e a integração e revitalização do entorno da Rua Carioba;	CURTO
Utilizar recursos de simples implementação para redução de velocidade nas vias municipais através do urbanismo tático para garantir a segurança dos pedestres nas travessias como, por exemplo, lombadas e lombofaixas em locais de interesse público e/ou grande fluxo de pedestres;	CURTO
Implantar calçadas no entorno das áreas verdes e institucionais nos bairros já consolidados;	MÉDIO
Implantar piso tátil na região central ligando os pontos turísticos, terminal urbano e Centro de Prevenção a Cegueira;	MÉDIO
Estabelecer rota de caminhada acessível entre os dispositivos públicos no entorno do Paço Municipal, Poupatempo, Terminal Urbano, Terminal Rodoviário, UBS(s), Hospital Municipal, escolas públicas e privadas do município e outros dispositivos de interesse público;	MÉDIO
Rever e adaptar as rampas existentes nas calçadas dos acessos aos prédios públicos e implantá-las em todos os edifícios públicos de acordo com os padrões exigidos na NBR 9050;	MÉDIO
Instalar semáforos de pedestres com temporizador digital nos cruzamentos das principais avenidas;	MÉDIO
Implantar ilhas de refúgio nas avenidas principais do município, com o objetivo de dar ao pedestre maior segurança sendo que sua implantação permite cruzamento das ruas em duas etapas. Cada metro a menos na travessia, reduz 6% o risco de atropelamento no local;	MÉDIO

Implantar extensões de meio-fio e calçadas nos locais de alto fluxo, porém sem circulação de transporte coletivo, com a finalidade de aumentar a segurança dos pedestres e as áreas de interação social;	MÉDIO
Implantar intervenções para aumentar a segurança dos pedestres nas vias de alto fluxo como por exemplo faixas de pedestres tradicionais e diagonais, travessias elevadas, com moderação de tráfego, desalinhadas e estreitamentos;	MÉDIO
Implantar outros sistemas de desaceleração de velocidade dos veículos em locais de alto fluxo com tendência a acidentes de trânsito;	MÉDIO
Desenvolver estudos para implantação de fachada ativa nas principais vias com presença predominante de comércio em todo território do município, é possível fazer esse tipo de intervenção em trecho onde há pelo menos 30 metros ininterruptos de fachadas de estabelecimentos comerciais;	MÉDIO
Garantir através de fiscalização em obras particulares e públicas o deslocamento do pedestre com segurança, quando necessário através do leito carroçável com sinalização e proteção com barreiras físicas adequadas;	MÉDIO
Diminuição do espaço de estacionamento de veículos individuais motorizados em vias públicas mediante estudos de remanejamento de vagas de estacionamento nas vias e a capacidade de absorção em serviços comerciais localizados na região do entorno imediato;	MÉDIO
Solicitar a implantação de rota acessível nos hospitais particulares e clínicas médicas;	LONGO
Estabelecer no município um programa permanente de implantação de rampas de acessibilidade e piso tátil na malha urbana;	LONGO
Implantar o alargamento das calçadas públicas nos locais de grande interesse público como áreas de predominância comercial e ao redor de dispositivos públicos como praças e escolas;	LONGO
Implantar ruas exclusivas de pedestres ou de trânsito compartilhado em locais de grande interesse público como locais turísticos, locais de lazer, e áreas de predominância comercial;	LONGO
Desenvolver estudo para avaliar a possível extensão do “calçadão” na área central de Americana;	LONGO
TRANSPORTE CICLOVIÁRIO	
Desenvolver projeto de implantação de malha cicloviária coerente e conectada nas principais vias do município através de implantação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, sendo que a malha principal deverá conectar todas as áreas de planejamento e os principais dispositivos públicos, assim como prever a integração com a malha cicloviária dos municípios conurbados e dispositivos importantes de transporte coletivo;	CURTO

Garantir a implantação de bicicletários e paraciclos nos empreendimentos caracterizados como Polos Geradores de Tráfego (PGT), através da regulamentação da Lei Municipal 6.492/2020 (Plano Diretor), para que se passe a exigir estes dispositivos nos estacionamentos;	CURTO
Implantar bicicletários e paraciclos nos prédios públicos e nos locais de maior interesse público de forma integrada à malha cicloviária;	CURTO
Incentivar o uso da bicicleta para deslocamento no município, através de campanhas educacionais, dando ênfase nos benefícios à saúde e ao meio-ambiente;	CURTO
Prever o acesso aos ciclistas à transposição da via férrea através de medidas de acessibilidade indicadas no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito;	CURTO
Permitir que bicicletários e paraciclos construídos em parceria público-privada, possam ser instalados no recuo das edificações, podendo também serem colocados junto aos Parklets, conforme estabelecido no Decreto 13.172 de 2023;	CURTO
Garantir a implantação das ciclovias gravadas nas diretrizes dos novos empreendimentos imobiliários do município, através de fiscalização efetiva e garantir suas conexões com a malha total;	CURTO
Solicitar à União a cessão de usos da antiga linha férrea que ligava Americana à Piracicaba, na região do Parque Novo Mundo até o entroncamento com a linha principal, interligando através de ciclovia os municípios de Americana, Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste, para implantação de malha cicloviária que seguirá a mesma rota;	CURTO
Solicitar à União a utilização de área paralela a linha férrea no trecho da divisa com Nova Odessa (entroncamento com ferrovia desativada) até divisa com Limeira para implantação de ciclovia;	CURTO
Iniciar a implantação da malha cicloviária planejada dentro do perímetro urbano, dando início a partir das vias arteriais e coletoras de fluxo mais importante no município mesmo que inicialmente estas áreas não sejam conectadas;	CURTO
Continuar o processo de implantação da malha cicloviária através da conexão da malha principal previstas nas vias de maior fluxo no município;	MÉDIO
Desenvolver projetos para implantação da ciclovia na antiga linha férrea Nova Odessa/Americana /Santa Bárbara d'Oeste/Piracicaba.	MÉDIO
Proteger as rotas cicloviárias de intervenções em prol do deslocamento de veículos através de decretos que garantam sua continuidade e permanência de forma que apenas sejam alterados se propostas alternativas equivalentes;	MÉDIO
Estudar a implantação do sistema de bicicletas públicas/compartilhadas a exemplo de casos de sucesso pelo mundo de forma conectada e de modo a permitir os deslocamentos multimodais dentro do município;	MÉDIO

Implantar ciclovias com conexão metropolitana, apoiadas nos movimentos pendulares;	LONGO
Implantar rotas cicláveis intermunicipais para lazer e práticas esportivas;	LONGO
Manter a constante readequação da malha cicloviária para alcançar a melhor situação que garanta o deslocamento prioritário do transporte alternativo;	LONGO
TRANSPORTE SEMI-PÚBLICO	
Rever e atualizar as permissões de motoristas de táxi com o intuito de revogar as licenças daqueles que não estão mais em atuação;	CURTO
Rever o decreto municipal 11.901/2018 que especifica os pontos de taxi, redistribuindo os pontos de estacionamento de táxi no município com o intuito de aumentar a oferta de vagas em locais de alta demanda de passageiros e diminuir a oferta em locais subutilizados;	CURTO
Criar a categoria de atendimento de táxi para pessoas com deficiência;	CURTO
Transferir o ponto de taxi da Praça Basílio Rangel, para local próximo e adequado, preservando o espaço destinado ao pedestre na referida praça e ao Marco Zero do município;	CURTO
Realizar campanha para incentivar o uso de transporte escolar pelos alunos das escolas particulares no município, visto que hoje as aglomerações de veículos nos arredores destas escolas caracterizam um problema grave em relação à mobilidade de veículos no município hoje;	CURTO
Fazer o mapeamento das escolas atendidas pelos serviços de transporte escolar para estabelecer o número de vagas necessárias de uso exclusivos do transporte escolar nos arredores com o intuito de diminuir conflitos nos horários de maior movimentação;	CURTO
Estabelecer periodicidade para a realização de chamamentos públicos para o preenchimento das vagas para taxistas e vans escolares no município.	CURTO
Desenvolver estudos com o objetivo de cadastrar e ordenar a rota adequada no sistema viário do transporte de fretamento;	MÉDIO
Desenvolver estudos sobre o transporte escolar do município, visando a implantação de pontos regionais, objetivando a diminuição de trajetos melhorando a fluidez do tráfego, a conservação do asfalto nas vias, a otimização do tempo dos motoristas, e a redução da emissão de gases poluentes na atmosfera;	MÉDIO
Efetuar estudos sobre as linhas de ônibus urbano e pontos de parada mais próximos as unidades escolares nos bairros com maior demanda de transporte escolar para alunos de 12 anos ou mais, possibilitando seu acesso à escola através do transporte coletivo urbano, desonerando os gastos públicos atuais.	MÉDIO
TRANSPORTE COLETIVO	

Desenvolver estudo para criação de linhas de desejo do transporte coletivo levando em consideração as zonas de tráfego, que por sua vez foram definidas através dos dados censitários, este estudo poderá levar em consideração outros fatores e também poderá ser realizado pelo próprio poder público ou através de contratação de empresa especializada;	CURTO
Priorizar o transporte coletivo como meio de locomoção no município de Americana;	CURTO
Garantir que as linhas de transporte coletivos sejam pensadas como uma rede de maneira integrada tanto no aspecto físico, como no tarifário;	CURTO
Desenvolver estudos para conhecimento da demanda do transporte escolar da rede pública para garantir a otimização das rotas, compatibilização com os serviços de transporte público e dimensionamento dos veículos, para que seja possível atender ao maior número de crianças com a melhor alocação possível de recursos públicos;	CURTO
Integrar parcialmente o transporte escolar ao transporte coletivo para alunos com 12 anos ou mais da rede pública de ensino, desde que as rotas sejam coerentes, além de ser economicamente viável e não sobrecarregar o sistema;	CURTO
Utilizar dos dados disponíveis na Região Metropolitana de Campinas RMC sobre o transporte metropolitano para poder compor novos trajetos para o transporte coletivo no município, já que atualmente as linhas metropolitanas tem em algumas regiões o mesmo trajeto do transporte coletivo do município;	CURTO
Garantir o atendimento de novos empreendimentos habitacionais de interesse social e demais empreendimentos imobiliários instalados no município, através da extensão ou implantação de linhas assim como implantação de pontos de ônibus;	CURTO
Garantir o atendimento universal dos pontos de ônibus, de forma que a distância não ultrapasse 500m;	CURTO
Padronizar e implantar abrigos de parada de ônibus de acordo com a demanda;	CURTO
Padronizar um sistema de informações referente à linhas e horários nos pontos e nos ônibus, através de totens ou outros dispositivos de comunicação;	CURTO
Implantar dentro dos mini terminais urbanos a serem implantados e no Terminal Rodoviário “Francisco Luiz Bendilatti” sinalização clara e assertiva visando a movimentação dos usuários dentro dos prédios;	CURTO
Readequação do espaço físico da parte superior e inferior do Terminal Rodoviário visando dinamizar o espaço existente ocupado pelo comércio local, pelos quiosques das empresas e na área de espera do embarque, atendendo com conforto e segurança os usuários;	CURTO

Garantir a manutenção constante dos dispositivos/edifícios de transporte coletivo, como rodoviária e mini terminais de forma que sempre atenda às necessidades básicas dos usuários e ao princípio da acessibilidade universal. Para que isso seja possível, esses edifícios devem sempre apresentar sanitários acessíveis em quantidade adequada, bebedouros, paraciclos e vagas de estacionamento para que sejam possíveis as movimentações multimodais;	CURTO
Estabelecer a obrigatoriedade do georreferenciamento das linhas de transporte coletivo municipal e a implementação de aplicativo que permita a divulgação a atualização em tempo real dos horários e rotas do transporte coletivo ao usuário;	CURTO
Garantir que a sinalização indicativa da cidade aponte o Terminal Rodoviário e Terminal Urbano considerando que são pontos de interesse para a integração dos modais de transporte;	CURTO
Criar uma conexão expressa, através do uso de faixas preferenciais e exclusivas, entre o Terminal Urbano e o Terminal Rodoviário;	CURTO
Regulamentar o estacionamento de ônibus de fretamento;	CURTO
Implantar área de embarque e desembarque de ônibus nos pontos turísticos do município.	CURTO
Possibilitar a integração do transporte coletivo com o metropolitano, facilitando o deslocamento da população para municípios vizinhos e da RMC;	MÉDIO
Instalar mini terminais em pontos estratégicos das áreas de planejamento, visando atender a um maior número de usuários e também permitir a integração com outros modais de transporte;	MÉDIO
Estabelecer faixas exclusivas de transporte coletivo nas vias de maior demanda em substituição de vagas de estacionamento ou faixas de circulação;	MÉDIO
Desenvolver estudos para proposta de instalação de frota híbrida para transporte coletivo;	MÉDIO
Rever as linhas de ônibus urbano nos bairros com maior demanda de transporte escolar para alunos de 12 anos ou mais, possibilitando o acesso a esse meio de transporte desonerando assim os gastos públicos atuais;	MÉDIO
Desenvolver estudo que incluam pesquisas de origem-destino, dos cidadãos americanenses, entre outras, para adequar definitivamente os serviços de transporte coletivo;	LONGO
Desenvolver estudos que avaliem a possibilidade de implantação da tarifa zero para todos os usuários, através de medidas de financiamento alternativas, que não comprometam o orçamento municipal de forma integral.	LONGO
Elaborar um mecanismo permanente de coleta de dados, que tenha como intuito rastrear as movimentações de origem-destino e a satisfação dos usuários de forma permanente e contínua, para que seja possível adaptar as linhas de transporte coletivo conforme a necessidade real do usuário;	LONGO

Interligar o Terminal Urbano do município com o ponto de chegada do Trem Intercidades -TIC;	LONGO
Desenvolver estudo para a implantação de VLT nas linhas de maior consolidação do transporte coletivo.	LONGO
Terminal Rodoviário "Francisco Luiz Bendilatti"	
Implantar projeto de sinalização indicativa clara e objetiva visando a movimentação dos usuários;	CURTO
Promover a reforma hidráulica e elétrica dos sanitários dos pisos superior e inferior do prédio e adequá-los a acessibilidade de acordo com a legislação vigente;	CURTO
Reavaliar as concessões de uso do próprio municipal ao comércio existente no piso superior;	CURTO
Disponibilizar cadeiras de rodas para locomoção de usuários com dificuldade de locomoção para atingir no pavimento inferior a área de embarque e desembarque;	CURTO
Desenvolver projeto para adequação dos pontos de taxi e de ônibus coletivo urbano na área externa;	CURTO
Readequação do espaço físico da parte superior e inferior do terminal rodoviário visando dinamizar o espaço existente ocupado pelo comércio local, pelos guichês das empresas e na área de espera do embarque, atendendo com conforto e segurança os usuários do Terminal Rodoviário;	CURTO
Implantar o projeto de adequação dos pontos de taxi e de ônibus coletivo urbano na área externa;	MÉDIO
Implantar o projeto de readequação do espaço físico do prédio priorizando a qualidade dos serviços oferecidos aos usuários pelo comércio local;	MÉDIO
Disponibilizar uma equipe de manutenção permanente para atender ao Terminal Rodoviário;	MÉDIO
Desenvolver projeto paisagístico do entorno do prédio do Terminal Rodoviário, dinamizando as áreas de estacionamento com iluminação adequada proporcionando melhor segurança aos usuários;	MÉDIO
Desenvolver estudos técnicos que possibilitem que o Fundo Municipal da Rodoviária possa ser sempre ativo e promotor do conforto e ampliação do atendimento com qualidade de maior número de empresas no Terminal Rodoviário, transformando-o num ponto de referência para deslocamentos e conexões a nível estadual, nacional e internacional.	LONGO
TRÁFEGO	
Implantar uma central de controle semafórico no município;	CURTO
Modernizar e padronizar os equipamentos de controle semafórico de modo que atendam às características de cada cruzamento, garantindo as ondas verdes nas vias de maior circulação de veículos;	CURTO
Padronizar os dispositivos de controle semafórico de maneira que estes sejam alimentados por energia solar, favorecendo o uso de energia limpa e ainda gerando economia para o município;	CURTO

Priorizar a implantação de rotatórias no tratamento de cruzamentos com altos índices de conflitos;	CURTO
Realizar o tratamento dos pontos de maior índice de acidentes através de implantação de dispositivos de <i>traffic calming</i> ou outras intervenções coerentes com as causas dos acidentes;	CURTO
Desenvolver estudo abrangente de sinalização indicativa no município, objetivando a melhor locomoção dos cidadãos aqui residentes e de visitantes;	CURTO
Desenvolver parcerias público-privadas para a implantação de placas denominativas de ruas em todo o território do município;	CURTO
Implantar no setor de trânsito uma central de estatística que registre os acidentes de trânsito no município e desenvolva ações preventivas e educativas através dos dados coletados, objetivando a diminuição de acidentes;	CURTO
Acompanhar o processo de aprovação dos projetos de construção dos Viadutos sobre a Via Anhanguera (Av. Comendador Thomaz Fortunato, Avenida Achilles Zanaga Camargo Neves), e duplicação do viaduto existente ligando Av. Nicolau João Abdalla entre AP04 e AP02;	CURTO
Garantir recursos do município para continuidade do sistema viário interligando a AP02 (Av. Comendador Thomaz Fortunato) com a AP05 (UNITIKA);	CURTO
Desenvolver estudos em conjunto com DER para implantação de novo sistema de transposição da SP-304 (Rodovia Luiz de Queiróz) nos limites do município de Americana;	CURTO
Acompanhar as negociações com a RUMO (administradora da linha férrea que corta o município) para a duplicação do Viaduto Amadeu Elias;	CURTO
Solicitar a União os demais imóveis que irão contemplar o aprimoramento da mobilidade urbana no território municipal;	CURTO
Garantir que as diretrizes viárias estabelecidas pela SEPLAN no processo de aprovação dos empreendimentos imobiliários sejam efetivadas;	CURTO
Prever nos novos estudos viários sobre o território da Macrozona de Uso Predominante Ambiental a ligação entre o município de Cosmópolis e Americana através de ponte sobre o Rio Jaguari em processo de implantação pelo município vizinho;	CURTO
Desenvolver projeto de ponte sobre a Represa do Salto Grande, região da Fazenda Santa Lúcia, interligando a Macrozona de Uso Predominante Urbano (Avenida Alvin Biasi) e a Macrozona de Uso Predominante Ambiental (Fazenda Saltinho e municípios vizinhos);	MÉDIO

Desenvolver estudos com os municípios da Região Metropolitana de Campinas para implantação de nova rota de ligação entre Macrozona de Uso Predominante Ambiental e os municípios de Cosmópolis (com derivação para Holambra), Paulínia, Campinas e Jaguariúna; possibilitando assim a interligação com os polos petroquímico, tecnológico (UNICAMP e SIRIUS) e polo turístico (circuito da flores e circuito das águas);	MÉDIO
Garantir a duplicação da estrada municipal Ivo Macris na Macrozona de Uso Predominante Ambiental;	MÉDIO
Desenvolver estudo para readequar o uso das vias públicas priorizando o transporte alternativo e coletivo e o transporte motorizado, além da melhoria de fluidez viária;	MÉDIO
Melhorar a visibilidade das interseções nas vias municipais, garantido a visibilidade mútua entre pedestres e veículos;	MÉDIO
Promover a melhoria e simplificação do sistema de cobrança do estacionamento rotativo.	MÉDIO
Proporcionar a ligação entre os municípios de Americana, Santa Barbara d'Oeste e Nova Odessa reduzindo a dificuldade de transposição e conexão entre áreas cortadas pela Rodovia Luiz de Queiroz (SP-304);	MÉDIO
Concluir a alça do Viaduto Prefeito João Batista de Oliveira Romano que liga ao acesso Avenida Bandeirantes continuidade do sentido centro/SP 304 (Rodovia Luiz de Queiróz);	LONGO
Implantar a continuidade da Avenida Bandeirantes nos dois sentidos até a Rodovia Astrônomo Jean Nicolini, interligando com o município de Nova Odessa;	LONGO
Desenvolver estudos de ponte sobre o Rio Piracicaba, seguindo a rota do gasoduto, interligando a Macrozona de Uso Predominante Urbano com Limeira possibilitando acesso à Rodovia Anhanguera sentido interior;	LONGO
Adequar o desenho das vias municipais, tendo como parâmetro o guia global de desenho de ruas (Global Street Design Guide – Global Designing Cities Initiative), que altera o parâmetro do desenho de vias urbanas do típico ponto de vista da circulação e segurança do automóvel, para incluir acesso, segurança e mobilidade para todos os usuários, qualidade ambiental, benefício econômico, melhoria do lugar, da saúde pública e da qualidade de vida em geral;	LONGO
Garantir que as vias marginais projetadas para Rodovia Anhanguera e Rodovia Luiz de Queiroz sejam implantadas, possibilitando uma maior fluidez no tráfego;	LONGO
Implantar o conceito de cidade quinze minutos na revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado –PDDI.	LONGO
TRANSPORTE DE CARGA	

Estabelecer decreto regulamentando rotas obrigatórias para transporte de cargas com a finalidade de diminuir o fluxo de veículos grandes em vias locais e áreas residenciais do município. Tal regulamentação deve levar em consideração a conexão dos polos industriais com as rodovias que cortam o município e com as áreas de planejamento, desconsiderando as operações de carga e descarga;	CURTO
Rever o Decreto Municipal 4.313/1997 que dispõe sobre a proibição de operações de carga e descarga de mercadorias na área e horários que especifica;	CURTO
Regulamentar os critérios e horários para operações de carga e descarga de mercadorias nas vias arteriais e coletoras nos horários de maior movimento;	CURTO
Regulamentar critérios para movimentação de veículos de concretagem na região central e nas principais avenidas do município;	CURTO
Rever a Lei 3.229/1998 que dispõe sobre o transporte de carga de sólidos a granel e lançamento de substâncias líquidas nas vias urbanas e rurais do município, e o Decreto 6.431/2005 que estabelece rotas para o tráfego de veículos com cargas de produtos perigosos;	CURTO
Estabelecer decreto regulamentando o estacionamento de veículos pesados nas vias públicas no município, visto que estes veículos, quando estacionados por períodos prolongados, causam transtornos aos residentes das áreas afetadas;	MÉDIO
Estabelecer horário para circulação e parada de veículos pesados em vias consideradas locais;	MÉDIO
Desenvolver estudos para implantação de áreas de estacionamento para veículos de cargas em áreas públicas de forma a atender aos motoristas de atuam de maneira autônoma;	MÉDIO
SEGURANÇA VIÁRIA	
Utilizar o mapeamento dos pontos de maior índice de acidentes no município, através dos dados fornecidos pelo sistema INFOSIGA-SP e fazer o tratamento dos locais críticos através de intervenções de engenharia e <i>traffic calming</i> ;	CURTO
Implantar no setor de trânsito uma central de estatística que registre os acidentes de trânsito no município e desenvolva ações preventivas e educativas através dos dados coletados, objetivando a diminuição de acidentes;	CURTO
Implantar programa permanente de educação no trânsito, visando a educação dos usuários em todos os âmbitos da mobilidade com objetivos principal de diminuir e zerar as mortes no trânsito e também seguindo as temáticas apresentadas pelo calendário anual idealizado pelo CONTRAN;	CURTO

Desenvolver campanhas educativas voltada aos motociclistas do município, visando a sua segurança e a diminuição dos números de óbitos, acidentes e custo na saúde pública constatados através do estudo diagnóstico, 45% dos envolvidos em acidentes no município são os motociclistas e 40% dos óbitos causados por acidente de trânsito são de usuários de motocicleta;	CURTO
Regulamentar através de Decreto Municipal a lei 6.095/2017 que dispõe sobre a criação do Programa de Travessia Preferencial para o Pedestre;	CURTO
Desenvolver campanhas educativas para a implantação do Programa de Travessia Preferencial para o Pedestre no município de Americana, estabelecido na Lei 6.095/2017;	CURTO
Implantar programa de educação de redução da velocidade geral praticada pelos veículos, visto que as maiores velocidades estão relacionadas com a maior gravidade dos acidentes.	CURTO
Implantar no município a Cidade Mirim de Educação no Trânsito permanente, visando à formação do futuro motorista;	CURTO
Desenvolver campanha no município de direção consciente, tendo em vista o alto índice de acidentes com óbitos na faixa etária de trinta a trinta e nove anos;	CURTO
Promover a ampliação e capacitação dos agentes de trânsito de forma que seja possível a fiscalização efetiva e constante do sistema viário;	MÉDIO
Desenvolver junto a Guarda Municipal ferramenta para controle estatístico de acidentes sem vítimas no município de Americana, com o intuito de complementar os dados da Plataforma do Governo do estado de São Paulo, o INFOSIGA-SP;	MÉDIO
Implantar o programa de educação para o trânsito nas escolas públicas e particulares do município;	MÉDIO
Desenvolver palestras nos cursos de formação de condutores (CFC), com foco em segurança viária;	MÉDIO
TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS	
Definir parâmetros mínimos para a prestação de serviços de transporte individual por aplicativo, sob total responsabilidade do prestador do serviço: Possuir carteira nacional de habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e demais taxas obrigatórias; Não possuir antecedentes criminais; Compete ao município estar atento ao atendimento às novas normativas da união ou ao surgimento de novas tecnologias, referente ao transporte por aplicativo, sempre visando o melhor atendimento às necessidades do prestador de serviços e do usuário.	CURTO

TRANSPORTE DE CARGAS (MOTOFRETE)	
Definir parâmetros mínimos para a prestação de serviços de transporte de cargas(motofrete) sob total responsabilidade do prestador do serviço que deve : Possuir carteira nacional de habilitação na categoria A ; Conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal; Emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e demais taxas obrigatórias; Não possuir antecedentes criminais; Compete ao município estar atento ao atendimento às novas normativas da união ou ao surgimento de novas tecnologias, referente ao transporte de cargas (motofrete), sempre visando o melhor atendimento às necessidades do prestador de serviços e do usuário.	CURTO
TRANSPORTE HIDROVIÁRIO NA REPRESA DO SALTO GRANDE	
Estabelecer pontos específicos para o acesso das embarcações náuticas motorizadas ou não motorizadas na Represa;	CURTO
Regularizar área de estacionamento de veículos motores;	CURTO
Implantar placas indicativas com QR code alertando sobre as exigências para as embarcações náuticas conforme legislação federal (NORMAM 03/DPC da Marinha do Brasil decorrente do que estabelece a Lei 9.537 de 11 de dezembro de 1997 e do Decreto nº 2596 18 de maio de 1998).	CURTO
TRANSPORTE AÉREO	
Garantir melhor acesso ao aeroporto municipal através da implantação de marginais na Rodovia Luiz de Queiróz nos dois sentidos;	MÉDIO
Acompanhar os projetos de ampliação do referido aeroporto.	
TRANSPORTE FERROVIÁRIO	
Acompanhar o processo de implantação do transporte ferroviário intercidades, ligando São Paulo/Campinas/ Americana (TIC), objetivando a integração entre o Terminal Urbano e Metropolitano e os demais modais.	LONGO

6. GLOSSÁRIO

ACESSIBILIDADE: Facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilita a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

BICICLETÁRIO / PARACICLO: Local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

PARACICLO: área especial de estacionamento dotada de mobiliário urbano utilizado para fixação de bicicletas que pode ser instalado em vias públicas ou no interior dos estabelecimentos, dispostos individualmente ou em grupo, em posição vertical ou horizontal. (Fonte: Manual de Sinalização de Trânsito – Cicloviário – CONTRAN)

BICICLETÁRIO: espaço destinado ao estacionamento de bicicletas equipado ou não com paraciclos, dotados de zeladoria (com controle de acesso e segurança patrimonial, sendo desejável a proteção das bicicletas contra intempéries). (Fonte: Manual de Sinalização de Trânsito – Cicloviário – CONTRAN)

CALÇADA OU PASSEIO PÚBLICO (conforme PDFU Lei 6492/2020): é a parte da via pública, normalmente segregada e em nível diferente, destinada à circulação de qualquer pessoa, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, com faixa de serviços destinada à implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, vegetação, rampas de acesso de veículos, rampas de acesso para pessoas com deficiência, postes de sinalização viária, postes semaforicos e outros fins previstos em leis específicas, com faixa livre de circulação destinada exclusivamente à circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário urbano ou outras interferências, com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) e superfície regular, firme, contínua e antiderrapante, sob qualquer condição.

CALÇADA: deve ser composta por uma faixa livre de qualquer interferência, onde transitam os pedestres, por uma faixa de serviço, onde se aloca o mobiliário urbano, tal como canteiros, árvores, paraciclos, postes de iluminação e sinalização, e a faixa de transição que torna mais confortável o

acesso às edificações e possibilita a acomodação de mobiliário dos estabelecimentos comerciais.

CALÇADA: é a parte da via pública normalmente segregada e em nível diferente, destinada a circulação de pessoas, independentemente da idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção, com autonomia e segurança, bem como a implantação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, e vegetação, sinalização e outros fins previstos em leis específicas.

CICLOFAIXA: parte da pista de rolamento reservada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica. (Fonte: Manual de Sinalização de Trânsito – Ciclovário – CONTRAN)

CICLOVIA: pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum. (Fonte: Manual de Sinalização de Trânsito – Ciclovário – CONTRAN)

CIDADE 15 MINUTOS: parte do princípio da maioria das necessidades diárias dos habitantes de uma cidade, ou seja, empregos, serviços governamentais, parques públicos, comércio e uma variedade de opções de entretenimento devem ser facilmente acessadas de bicicleta ou a pé de suas casas em um intervalo não superior a 15 minutos.

EXTENSÕES DO MEIO-FIO: avanços da calçada, geralmente em interseções, que reduzem a distância de travessia, diminuindo assim a exposição dos pedestres.

FAIXA ELEVADA: é um dispositivo de elevação do nível do leito carroçável, composto por área plana elevada, sinalizada com faixa para travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, onde é nivelado o leito carroçável às calçadas em ambos os lados da via. Proporciona realizar a travessia sem obstáculos com maior visibilidade do pedestre para o motorista.

MOBILIDADE ATIVA: todo deslocamento realizado a pé, de bicicleta, de patinete, ou por outro meio à propulsão humana.

PDFU: Plano de Desenvolvimento Físico Urbanístico

PNMU: Plano Nacional de Mobilidade Urbana

“PARKLETS”: são extensões temporárias das calçadas que convertem o espaço de vagas de estacionamento da via, em um local de permanência de pessoas, proporcionam o convívio social e fomentam a economia local.

PASSEIO: é a parte da calçada destinada exclusivamente para a circulação de pedestres, é a faixa livre de circulação.

PISO TÁTIL: piso caracterizado por textura e cor contrastantes em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, servindo de orientação às pessoas com deficiência visual ou baixa visão. São de dois tipos: piso tátil de alerta e piso tátil direcional. (Ref.: NBR-9050)

ROTA ACESSÍVEL: consiste em um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado que conecta os espaços externos dos entornos das edificações e possibilita o uso de forma autônoma e segura por todos usuários, incluindo pessoas com deficiência. No caso dos prédios públicos e hospitais a rota envolve também a ligação / conexão até a parada de transporte público mais próxima.

RUAS COMPLETAS: tem como objetivo promover uma divisão equilibrada do espaço da via entre os diferentes meios de transporte e criar um ambiente em que todos possam circular com conforto e segurança, onde se valoriza o transporte ativo, a convivência e a economia local.

TIC: Trem InterCidades. O sistema de Trem Intercidades (TIC) prevê a criação de uma rede ferroviária regional com quatro linhas* a partir da capital para o transporte regular de passageiros. *Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos.

“TRAFFIC CALMING” (MODERAÇÃO DO TRÁFEGO): conjunto de medidas de planejamento urbano e de tráfego que consiste na utilização de estruturas físicas ou na mudança da geometria das vias, visando à redução da velocidade do tráfego de veículos motorizados a fim de aumentar a segurança dos deslocamentos de pedestres e ciclistas.

TRANSPORTE ALTERNATIVO: modo de se locomover usando um meio de transporte diferente das formas convencionais. A bicicleta é o exemplo mais popular de transporte alternativo, o mais sustentável e saudável. Outros exemplos de transportes são aqueles que contribuem com a mobilidade urbana de uma cidade, através de patinetes, skates, a pé, sobre trilhos, sobre a água, por cabos.

TRANSPORTE DE CARGAS (MOTOFRETE): O motofrete é um serviço remunerado de transporte de pequenas cargas (refeições, remédios, documentos e outros) em motocicleta, motoneta ou triciclo motorizado. Este serviço pode ser prestado por pessoas físicas (autônomos) maiores de 21 (vinte e um) anos, pessoas jurídicas e cooperativas.

TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: serviço remunerado de transporte de passageiros não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede

URBANISMO TÁTICO: promove a transformação dos espaços urbanos por meio de intervenções rápidas e reversíveis, com objetivo de promover mobilidade ativa, segurança, vitalidade do comércio ou todos estes pontos na mesma intervenção. Vantagem de se obter avaliação em curto tempo e com rápido resultado.

ROTAS CICLÁVEIS: apontado no documento com as características de uma ciclorrota.

CICLORROTA: são trechos compartilhados por bicicletas, carros, ônibus e motocicletas, com sinalização vertical indicativa para que os motoristas fiquem atentos ao trânsito de ciclistas. Neste caso, não há separação física ou sinalização horizontal implantadas na rota.